平成5年3月1日発行（毎月1回1日発行）第42巻第3号 昭和31年2月24日第3種郵便物認可 No.483

KOKU-FAN

航空ファン

March 1993

3



F-14 BOMBCAT
VF-41のF-14爆撃訓練

空母取材スーパー・サラ/JFK, VFA-127空撮

特集 米海軍航空部隊

エアプレーン・ダイジェスト〈コンベアF-102デルタダガー〉

連載●第二次大戦日本機, 世界のエース列伝, キ115「剣」



VF-41
CVW-8

BOMBCATS

BLACK
ACES

ROLL IN ON THE TARGET AND RELEASE THEIR BOMBS ON A 45 DEGREE DIVE BOMBING ATTACK

Photography by Joe Cupido



グラマンF-14トムキャットの一風変わった訓練——VF-41の爆撃訓練
F-14 SUPERSONIC ATTACKER "BOMBCAT"





SPECIAL THANK YOU TO CAPT BILL MOORE AND CMDR ERIC BENSON FOR MAKING THIS PHOTO SESSION HAPPEN. ALSO THANKS TO ALL THE MEMBERS OF VF-41 FOR THEIR FRIENDSHIP AND PROFESSIONALISM! — Joe Cupido



[上] AJ101コマンダーズ・エアクラフト。エリック・ベンソン中佐は後席RIOであることが分かる。今回の想定ミッションは砂漠を進む戦車コンボイ。扉ページ、前見開きページとも同様。
[右]ベンソン隊長機AJ101をリーダーにシックス・プレーンズ・フォーメーションを組むVF-41。ウイングマンは102,103,105,111,100。眼下に広がるのはネバダマウンテン・レンジ近くの大地。







海兵隊航空部隊をも含めた米海軍シーゴーイング・スコードロンの航空団内の構成の変化はここ数年絶え間なく続けられているが，空母，航空団，そして飛行隊の減少が目立つ昨年あたりからは，さらにこの動きが激しくなっている．また，F/A-18ホーネットの戦力化が進むにつれ，これまで素人目にも明確に分割されていた各飛行隊の役割に，ボーダーレスの部分が現れており，その例はEA-6B電子戦機の対レーダーサイト攻撃能力の付与，そしてF-14“ボムキャット”の登場などに見ることができる．試行錯誤さえ感じさせるこうした一連の動きからは，新しい21世紀の米海軍空母航空の姿が見えにくいが，今回は大西洋・太平洋両艦隊に増えつつある新しいF-14の姿をリポートしよう．





［上３枚］VF-41クルーに見られたパッチ。左からVF-41のトムキャット，ボムキャット，CVW-8の順。「NO ESCORT REQUIRED」（エスコート必要なし！）の文字が面白い。
［左］CAG機AJ100と編隊を組むAJ101。この２機のみ色付きの塗装を持つ。



［上］胴体下のフェニックス空対空ミサイル用ランチャーに取り付けラック（２種類）を介し、４発のMk.83 1,000lb通常爆弾を携帯したF-14ボムキャット。翼下のハードポイントはそのまま空対空兵装用に使え，この機体もAIM-7，AIM-9の両ミサイルを同時装備している。米空軍F-15Eストライクイーグルの海軍版だ。
［右ページ２枚］CVW-8を搭載するUSSセオドア・ルーズベルト艦上のVF-41機とクルー。











VF-41 BLACK ACES(F-14A)
VF-84 JOLLY ROGERS(F-14A)
VA-36 ROAD RUNNERS(A-6E)
VFA-15 VALIONS(F/A-18C)
VFA-87 GOLDEN WARRIORS(F/A-18C)
VMFA-312 CHECKERBOARDS(U.S.M.C.)(F/A-18C)
VS-24 SCOUTS(S-3B)
VAQ-141 SHADOW HAWKS(EA-6B)
VAW-124 BEAR ACES(E-2C)
HS-3 TRIDENTS(SH-60F)



[上] CVW-8に所属していたVA-65に替わって海兵隊VMFAとして初めてUSSセオドア・ルーズベルトに展開したVMFA-312のF/A-18C。



[上]ワイヤーをキャッチ、フルパワー状態のE-2C。CVW-8にはVAW-124Bear Acesが所属している。レーダー上に円形のマークが見える。



〔上〕正にワイヤーをつかんだ瞬間のホーネット。VFA-15のF/A-18Cである。このほかCVW-8にはVFA-87が所属している。



〔上〕VA-36 RoadrunnersのA-6E。翼下に対ミサイル・サイト用空対地ミサイルを携行したワイルド・ウィーゼル仕様。

SUPER SARA

1992年の夏，ヨーロッパでは明暗ふたつの出来事が注目を集めていた。ひとつはスペインで行なわれたバルセロナ・オリンピック，そして一方は今も内戦の続くユーゴスラビア情勢だ。このユーゴ情勢に関してはアメリカも国連軍としてアドリア海に艦隊を派遣したが、ここでは8月15日、アドリア海に入ったUSSサラトガ（CV-60）と搭載航空団CVW-17の姿を，現地から届いた写真でリポートしよう。





Photography by Angelo Romano



SUPER SARA

未だに内戦が続く旧ユーゴスラビア連邦には、現在も欧米等の国連加盟国の軍隊が国連平和維持軍(PKF)として駐留するほか、物資輸送などの援助を続けている。地中海クルーズを行なっていたCV-60 USSサラトガ(排水量59,060t)が、同地区の情勢悪化によりアドリア海に派遣されたのもこうした一連の流れを汲んだもので、展開中、ボスニア沖からキャリア・オペレーションを実施、警戒態勢をとっていた。また、アドリア海離脱後の10月1日、エーゲ海でのNATO南欧連合軍演習"ディスプレイ・デタミネーション'92"に参加していた同艦が、艦対空ミサイルRIM-7シースパローを誤射、トルコの駆逐艦ムアベネトの艦橋に命中し、艦長を含む5名の死者を出した事故も記憶に新しい。同艦と搭載航空団のCVW-17は、その後CV-67 USSジョン F.ケネディを旗艦とするバトルグループと10月22日に交替、多難な地中海クルーズを終えて母港のフロリダ州メイポートに向けて帰国の途についているが、ここに紹介する写真は、アドリア海展開中の8月16、17日に撮影されたものである。





デッキクルーの手で発艦準備が進められるVF-103のF-14B(AA212/161424)。デザインの変更された尾翼マークとともに、翼下パイロンの空対空兵装が目につく













SUPER SARA

1983年，米海軍空母の中で最初にSLEPと呼ばれる寿命延命改修を修了したサラトガは，以後「スーパー・サラ」の愛称で乗員などに親しまれているが，現在搭載されているCVW-17(第17空母航空団)と同艦のつきあいも長く，SLEP終了後はずっとCVW-17とペアを組んでいる。また今回の地中海クルーズ中に，VF-74，-103の両飛行隊が，F-14B初のボムキャット化を果たしており，取材当日もこれらの最新鋭機が休む間もなくキャリ



ア・オペレーションを実施していた。上はVFA-81のF/A-18C(AA402)がテイルフックを甲板にたたきつけた瞬間だが，上空では２機のF/A-18Cが着艦パターンに入るためにブレイクしており，艦首の方でもVF-74のF-14B（AA103/162923）が離艦準備に入っているといった，あわただしさを象徴している１枚だ。そのほかCVW-17所属各機をいくつか見てみよう。まずVF-74のF-14Bだが，所属機のうちCO（飛行隊長）機（AA101/162919）のみが尾翼のマーク，国籍マークをフルカラーで描き，機首レドームにバルセロナ・オリンピックを記念した五輪を描いていた（左ページ最上）。またVA-35には520番台のKA-6Dが在籍しているが，KA-6以外はVS-30のS-3B，HS-9のSH-3H(同2，3，4段目)，VAQ-132のEA-6B同様カウンターシェイド機ばかりだったようだ。ほかにCVW-17所属機ではないが，地中海地区で物資輸送を担当していたVR-24のC-2A(JM23)も飛来していた(同最下段)。なお同隊は93年１月に解散の予定となっているが，これらCOD(コッド；艦載輸送機を指す)の重要性は高く，今後も他部隊が任務を引き継ぐことになるだろう。





SUPER SARA

CVW-17は先の湾岸戦争，オペレーション・デザートストームにも参加しており，同作戦中には多くの戦闘損失機を出している。その中でもVFA-81のF/A-18Cは他国籍軍最初の被撃墜と，米海軍唯一のイラク空軍戦闘機撃墜を記録した部隊として同作戦に名をとどめているが，これから訓練飛行に向かう同隊のエビエーター（左）は，今回は湾岸のような事態にならぬよう，心から願っているだろう。ところで今回のキャリア・オペレーションの写真の中で目だつのが，実戦スタイルの航空機が多いこと。左下写真のAA101（162919）のほか，発艦するF-14Bの大半にはAIM-7，AIM-9の実弾が搭載されており，HS-9のSH-3HにもCSAR(コンバット・サーチ&レスキュー)を意識してか，カーゴドアにM60A1機関銃が搭載されていた（下）。なお上は，２機で訓練に向かうため発艦寸前のVAW-125所属E-2C(AA600)。デフレクター後方には次の発艦機AA603が準備中。



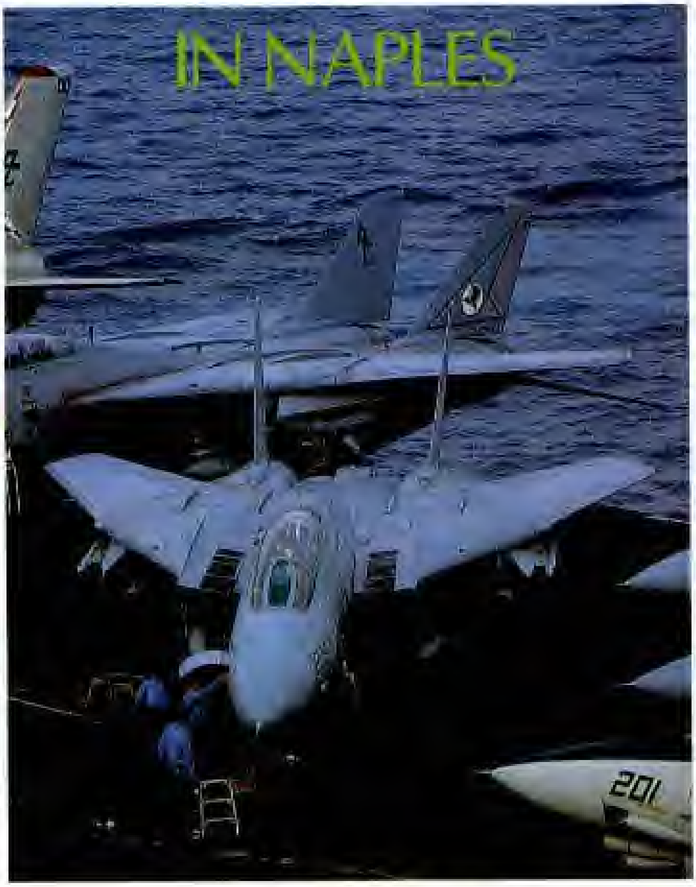




訓練,警戒任務からCVW-17所属各機がサラに帰ってくる。上はマルチ・エジェクターラックに訓練爆弾を吊下したまま着艦するVFA-83のF/A-18C(AA306/163493),下はVAQ-132所属のEA-6B〈AA622/162224〉。両機ともアドリア海上空での訓練飛行からの帰りだろうか。



CVW-3 CV-67 JFK



Photography by Alfredo Magrione
Carmine Di Napoli
Raffaele Mancini



1992年10月22日，CV-60 USSサラトガのバトルグループと交替して地中海に展開したCV-67 USSジョン F.ケネディ（排水量61,000t）とそのバトルグループ。数日後にイタリアのナポリに入港した同艦は11月3日，内戦の続く旧ユーゴスラビア連邦沖のアドリア海に向けて（と思われる）同港を出港していったが，そのナポリ入港中の同艦と所属航空団CVW-3の姿を紹介しよう。

湾岸戦争時には米海軍最後の実戦A-7E飛行隊，VA-46とVA-72を擁していたCVW-3も，ひと足先にF/A-18Cを受領したVFA-37，VFA-105を加えて新体制となり，10月7日にバージニア州ノーフォークを出港したケネディとともに地中海へ旅立っている。この新体制のCVW-3の中でF/A-18Cとともに目をひいたのが戦闘飛行隊，VF-14，VF-32のF-14A。両飛行隊は大西洋艦隊では初のボムキャット艦上運用飛行隊で，先に紹介したCVW-8，CVW-7と合わせて，大西洋艦隊の空母航空団は半数がボムキャットを運用していることになる。ナポリ入港時にも，TER（トリプル・エジェクターラック）を搭載したF-14Aの姿を見ることができた。

現在，空母航空団の未来を模索している米海軍だが，現段階でのスタンダードといえる形態で今回のクルーズに参加したCVW-3の傘下部隊は以下のとおりだ。

VF-14 "Tophatters"	F-14A
VF-32 "Swordsmen"	F-14A/TARPS
VFA-37 "Bulls"	F/A-18C
VFA-105 "Gunslingers"	F/A-18C
VA-75 "Sunday Punchers"	A-6E
VAW-126 "Sea Hawks"	E-2C
HS-7 "Shamrocks"	SH-3H
VAQ-130 "Zappers"	EA-6B
VS-22 "Checkmates"	S-3B







VF-14

F-14Aの対地攻撃能力付与型，いわゆるボムキャットを大西洋艦隊で初めて受領したVF-14だが，写真のAC103(161858)のフェニックス用胴体下ランチャーにも，ボムラックが付いている。垂直尾翼の赤いシェブロンはアウトラインだけになってしまったが，スコードロンカラーの赤は今も健在だ。なお小写真のマスコットは，ノーフォークのNADEPでの改修を終えた機体の何機かに描かれている。



VF-32

VF-14とともにボムキャットを受領したVF-32の所属機の中には、胴体下ボムラックにTERを装備している機体が何機かみられた。ボムキャットの艦上運用にはNAWC(海軍航空戦センター)のトムキャット新攻撃シラバス(TASS)を修了する必要があり、同隊およびVF-14も出港前に修了、NASファロンでのCVW集合訓練時には爆撃訓練を実施している。なお同隊のCAG(航空団司令)機AC200とCO機AC201はフルカラーの機体となっているが、そのほかの所属機はカウンターシェイドの通常塗装が施されている。









VFA-37

1990年、最近解散されたCVW-6でのA-7Eラスト・クルーズを終えたVA-37がF/A-18への機種改変作業に入り、F/A-18C(N)を受領した同隊は、軽攻撃部門に穴のあいたCVW-3に編入されることとなった。写真のCAG機(AC300/164240)はスコードロンカラーの青でレター、フィンチップを塗っているが、ほかの機体はブルーグレイの牛のマーク以外、ダークグレイで描かれたモノトーン機である。



VFA-105





VFA-37同様，CVW-6から編入された飛行隊，VFA-105もF/A-18C（N）を運用しているが，名称からも分かるとおり，このC型は夜間攻撃能力も付与された機体。A-7時代から一新した垂直尾翼のマークはガンベルトとホルスターで，CAG機（AC400/164200）のみCVW-3の「3」が記入されている点に注目。またCAG機の背部，タンクに書かれた部隊名はグリーン/イエローのグラデーション。



VA-75



VA-75は本クルーズからKA-6Dを手離し，A-6Eの定数を増やしており，ボーイング・ウイング改修機の数も着実に増加している。ガルグレイ塗装のKA-6Dがないためか，CAG機（AC500/162190）にはカラーマーキングが施してあり，ブルー/イエローを駆使したシャドー，CVW-3を示す3つの星などが描かれている。





VAW-126

VAW-126のE-2Cは機首のサイドナンバーを全機ブルーで書いている(AC601のみ白シャドーなし)。いちばん手前のAC603がガルグレイ/白の旧塗装なのに対し、AC601、602はオーバーラル塗装であるのに注目。

HS-7

HS-7のSH-3Hのうち、AC610(149917)の機首には飛行隊名に因んだシャムロック(クローバー)がグリーンで描かれている。また大西洋のHSではトレンドなのか、テイルレター、「NAVY」の文字など、胴体に書かれている大半の文字が白であることにも注目してほしい。





VAQ-130

EA-6B飛行隊が620番台に移行し始めてから久しいが，VAQ-130も５機編成に早くから移行した飛行隊のひとつ。コクピット後方のブレードアンテナからも分かるとおり，ICAPIIブロック86仕様のアビオニクス強化型プラウラーを運用している。

VS-22

VS-22所属機の中で唯一ガルグレイ塗装を残したCAG機（AC700/160149)。S-3Bであるにもかかわらず旧塗装というかわった機体だが，左エンジンナセルの一部など，パネルによってはカウンターシェイド機のものを用いていることからも，この塗装が消えてしまう日が近いことを想像させられる。





PACIFIC FLEET ADVERSARY
STRKFITRON 127

Photography by Joe Cupido











上からF/A-18、F-5、F-5のクルーパッチ。肩章も赤色の特別製。右はイラク国旗をつけたNJ01とNJ47。F/A-18は想定敵国国旗を付けており、NJ05は北朝鮮国旗(扉ページ)、NJ04はリビア国旗を持つ。



VFA-127 DESERT BOGEYS at NAS FALLON



STRKFITRON Strike Fighter Squadron 127デザート・ボギーズは，ネバダ州NASファロンにおいて，大西洋・太平洋両艦隊の全飛行隊に対し，F/A-18，F-5E/Fをもって陸上トレーニング時の模擬空中戦訓練を提供している。同時にF/A-18部門は，NASリムーアの機種転換訓練部隊VFA-125の手にあまる新人とリクオリフィケーション・トレーニング・パイロットの訓練をも担当しており，米海軍陸上飛行隊で最も忙しく，最も重要な飛行隊のひとつに数えられている。一連の写真は，サンド系の砂漠迷彩に身を包んだF/A-18デザート・ホーネットとベテランF-5E/Fの空撮を含めた最新ショットである。





［上］NJ01とNJ41の編隊。ブルー系のF-5E/F塗彩に対し、F/A-18は全機サンド系塗り分けも、MIG-29をシミュレートするデザインのようだ。



［右］ミッションを終え、帰投したF/A-18。
［右下］VFA-15のF/A-18Cと編隊を組むNJ01。MIG-29とのランデブーに見えるだろうか。下はVFA-127のエンブレム。





［右下段］映画「トップ・ガン」の撮影に使われた有名なブラックタイガーNJ23。今はこの機体のみの塗装。





〔上・下〕NASファロンからレンジへ向かうNJ41と45。10分ほどの飛行距離の間が，唯一の撮影タイムとなった。

WE WORLD LIKE TO THANK COMMANDER C.J. McNEES, CO, CMDR S. ENDOCOTT, XO AND CMDR HALLFORD OPS OFFICER FOR THEIR HELP IN ALLOWING THIS ARTICLE TO COME TOGETHER. — Joe Cupido



FRENCH NAVY "FOCH"

フランス海軍空母フォッシュのキャリア・オペレーション



Photography by Stefan Petersen









上段と下段，左は写真偵察型エタンダールIVP。中段のみ，戦闘攻撃型のシュペルエタンダール。ともにフォッシュ艦上キャリア・オペレーションから。



フランス海軍で唯一の存在となった本格的空母が，1963年７月に就役したクレマンソー級２番艦，R99フォッシュ（満載排水量32,000t）である。乗員およそ2,000名，約40機ほどの航空機搭載と，その規模は強大な空母機動部隊の中核を成す米海軍超大型空母には比べるまでもないが，VSTOL戦闘機搭載の小型空母を運用するイギリス，イタリアに対し，今もなお多くの海外植民地を持つフランスの外交姿勢を示す証としての役割は少しも劣えていないようだ。

上は補給艦と並走するフォッシュ，下は後部飛行甲板。上方から甲板右側の５機はすべてシュペルエタンダール攻撃機，左側は手前３機がシュペルエタンダール，トーイングされている４機目がエタンダールIVP。上方２機がブレゲーBr1050アリゼ。







[上]マジステールの艦上機型，フーガCM.175ゼフィール。離着艦訓練用に使われている機体で，こうした訓練にもフォッシュが多用されており，その多忙さが分かる。

[下] サーチ&レスキュー（捜索・救難）用に新しく配備されたアエロスパシアルAS.365Mドーファン II。同時に連絡，人員輸送など雑用もこなす。





両エタンダールとともにフォッシュ艦載固定翼機群の一翼を担う対潜哨戒機、ブレゲーBr.1050アリゼ。ブレゲーは後にダッソー・ブレゲーとなり、現在はダッソーとなるわけだが、それほど昔の機体。初飛行は1956年10月で





ある。胴体に大きな爆弾倉を持ち，魚雷または爆雷を積む。対潜機器を改良，電子戦能力を加え，塗装も今風になったが，それでもなお古めかしさはぬぐえきれない。しかし，昨今の艦上機にはない“らしさ”を見せる。



ROOKIE & "ROOKIE"
T-5

Photography by Hiroshi Seo







海上自衛隊小月航空基地は，海自パイロットを目指す者にとっては第一歩目といえる基地で，海自航空学生と小月教育航空群が置かれている。そして小月教育航空群の中で，8ヵ月間にわたる固定翼基礎課程を担当するのが第201教育航空隊で，海自の航空機搭乗員たち（固定翼，回転翼，航空士すべてを含む）はここで初飛行を体験するわけだ。

この201教空に，KM-2に替わる初級操縦練習機T-5が配備されたのが1989年。92年12月にはその勢力はKM-2を上回り，1995年には同隊からKM-2がすべてリタイアする予定になっている。富士重工が開発したT-5は，KM-2をベースとした性能向上型といえるものだが，さまざまな改良を受け外観のイメージも一新された。その改良点の中でいちばんのウエイトを占めるのがターボプロップ・エンジンの装備で，従来のレシプロ・エンジンからターボプロップに替えることにより，海自の運用する実用機と同系列となるため教育効率も向上する。また学生の体格向上への対応，視界の向上を実現するため広い操縦席と大きなキャノピーを採用したのも外観上の特徴となっている。そのほか翼面積の増大，主翼端の設計変更により操縦安定性向上が図られ，とくにSTOL性能に優れた機体となったという。なお，201教空ではこのT-5に“ROOKIE”，KM-2には“YELLOW”のコールサインを与えている。

今月は日ごろ読者の皆さんに紹介する機会の少ないT-5のフライトシーンを，瀬尾央氏の撮影でお届けしよう。また先月第一報をお伝えした自衛隊初の女性パイロット，宮本寛子3尉の201教空での最終フライトの模様をあわせてお伝えしたい。



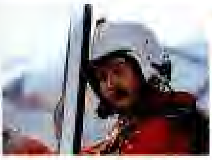


第201教育航空隊では，現在学生を体格などによりランダムにKM-2とT-5のクラスに分けるため，学生は両機種を乗り比べることはできない。学生とすれば最新鋭機に乗りたいはず，と思い教官に聞いてみると，「今までに直接クレームを受けたケースはない」とのこと。また一方の教官たち，とくにベテラン教官からは，パワーと安定性に勝るT-5より，永年にわたって乗り慣れたKM-2の方が扱いやすい，という意外な答えが返ってきた。

しかし実際に飛んでいるT-5の姿を見ると，塗装，翼の形状，絞り込まれた機首やキャノピーともあいまって非常に軽快で，編隊飛行もタイトなイメージをうける。







WOMAN PILOT
宮本3尉, T-5課程修業

2月号で第一報をお伝えした自衛隊初の女性パイロット，宮本寛子3尉の第201教育航空隊での最終フライトの様子をカラーで紹介しよう。

宮本3尉の固定翼基礎課程の教育飛行自体は11月30日に修了していたが，この12月3日の最終フライトを経て12月18日に同課程を正式に修業しており，今後徳島の第202教育航空隊計器飛行（固定翼）に進む。宮本3尉は将来，P-3CかUS-1のパイロットを希望しているとのことだが，今のところ自衛隊部内の規定により作戦機への搭乗ができないため，選択肢も少ないようだ。ところで彼女は福岡大学薬学部を卒業，薬剤師の資格を持っているが，当初は艦艇勤務の薬剤師を目指して自衛隊に入隊したそうだ。しかし3尉に昇任後，八戸の第2航空群に勤務中P-3Cと出会い，興味を持って自らパイロットの課程を希望したという。大型機を希望した要因に2空群勤務が上げられるのは間違いないが，それにしても彼女の信念の強さには驚かされる。

いちばん気になる体力の問題だが，現段階では体力によるハンディは一切なく，かえって女性ならではの根気強さがパイロットに向いている，との声もあった。海自，もしくは空自から，女性パイロット第2号が出るのもそう遠いことではないだろう。







Photography by Yukihisa Jinno/KF



WOMEN PILOTS OVER TOKYO

警視庁女性パイロットの飛行訓練

Photography by
Yukihisa Jinno/KF





［3枚］　電監検査のため及川勝夫警部補のコパイとしてベル206B「はやぶさ4号」(JA9158)に乗り込んだ金澤恵子巡査。この検査飛行は搭載無線機器の検査のため，年1回義務づけられているもので，布施谷光紀子巡査もこの日SA365N「おおとり4号」(JA9648)の電監検査でコパイとして飛行した。警視庁航空隊は彼女たちの教育に使用した小型ヘリ，ベル206 4機のほかに，ベル204 1機，ベル412 2機，SA365 1機，KV-107 1機，As332 1機計10機のヘリコプターを江東(東京ヘリポート)，立川の各飛行センターに配置しているほか，飛行艇も1機保有している。

警視庁航空隊は10機のヘリ、72名の隊員を有する警察航空隊の中で最大の組織。同隊から警察初の女性パイロットが2名誕生したのは既報のとおりだが、ここで改めて同隊と彼女たちを紹介しよう。

現在のところ、警察内部には航空要員を養成する一括のシステムはなく、警視庁、各県警が個別に採用、教育等を行なっているのが現状だが、警視庁の場合、数年前から同庁部内からの選抜式を採っており、外部からの航空要員としての採用はしていない。このたび回転翼自家用操縦士技能証明書（通称「自家用免許」）を取得した布施谷充紀子、金澤恵子両巡査も例外ではなく、平成2年7月に同隊に配属になるまで、交通執行などに従事していた普通の婦警さんであった。今回の女性パイロットの募集には49名の希望があり、その中から防衛庁による適性検査、警視庁が独自に行なう英語試験などでふたりが選ばれている。

ところで、警察航空の存在は意外と知られておらず、彼女たちも警視庁に入るまで航空隊のことを知らなかったという。その任務内容をみてみると、大きくふたつに分けられる。ひとつは交通量調査、捜査協力、要人警護、広報など警察の支援、そして一方は離島救難など都の要請による「行政ヘリ」だ。「警察パイロットは、エアラインのパイロットなどと違い、あくまでも脇役、バックアップの立場にあり、例えば捜査官が捜査をしやすいように、救難活動がよりスムーズに進められるようにヘリを操るのが仕事です」とは布施谷巡査の談だが、警察航空の性格を表していることばといえる。また警察内部からみても同隊の存在は異質で、金澤巡査の言葉を借りると「今まで自分がたずさわっていた交通執行などとは明らかに視野が違い、全体を把握できるようになる一方、直接たずさわることのできないはがゆさもある」ということだった。これらをふまえて、警察以外の航空に興味があるかをふたりに聞いたところ、「興味はあるが、今自分がしたいのは警視庁航空隊パイロット。旅客機などを別にすれば、警察のヘリがいちばん役立っていると思うくらいです」との返事が返ってきた。

最後に、本誌の読者の皆さんにも女性でパイロット志望の方がいると思うが、そういった方々にアドバイス。海自の宮本3尉同様、布施谷、金澤両巡査も体力的な不安はまったくなく、ヘリの操縦に必要な繊細な動きはかえって女性向きという教官の藤井勝昭警部からの心強いコメントもあった。そして彼女たちからは「適性が許せば努力次第で必ずパイロットになれると思います」といった言葉も聞くことができた。



←↓ SA365N「おおとり 4 号」(JA9648)の電監検査飛行を小春範昭巡査部長とともに終えた布施谷巡査。機体のチェック終了後に、もういちどコクピットのコパイ席に収まってもらっての撮影。「この機体はフランス製なので、計器も最初から「ヘクトパスカル」表示だったんです。それにローターの回転がアメリカ製機と逆なので、ラダーペダルの扱いも反対だし……」と頭の切り替えが必要なことを説明してくれた。ただし今のところ「小型自家用」しか持っていない彼女たちは、まだSA365に乗る機会は少ないそうで、これら中型、大型ヘリにはやはり憧れているということだ。







↑ SA365N(JA9648)の前に立つ藤井勝昭警部と布施谷巡査。藤井警部は布施谷、金澤両巡査の教育、訓練を担当した教官パイロットでもある。

← 航空隊飛行班といえども、もちろん事務仕事もする。金澤巡査の着用しているのは警視庁航空隊、女性パイロット用のフライトスーツ。デザインにあたり、ふたりのアイデアも盛り込まれたが、作業内容をあまり知らない頃に製作したため、実際に着てみると不都合な点もいくつかあったという。



Photo : Sergey Pashkovsky / AVIA DATA

KF Special File

↑ ロシア共和国のクビンカ基地に所在するアクロバッドット飛行チームのうち，Su-25を使用する3番目のスカイハッサーズ（Sky Hussars：空の騎士）に正式のマーキングが施された。垂直尾翼にはSu-27のルスキーイェ・ビチャジと同様の旧ソ連空軍旗が描かれている。



Photo : Sadakazu Sakurai



↑← 11月29日に行なわれた沖縄県那覇基地航空祭に，突如出現したシンボル・タワー。実は第5高射群のナイキJ沖縄本土復帰とで，部隊創立20周年を記念したもの。デザインは第17高射隊発射小隊の藤本達美2曹で，地対空ミサイルを昇り龍に例えたもの。上写真は向って左から，長谷川3尉，植田1曹，盛岡1曹，藤本2曹，吉田3曹，有馬3曹，森3曹。





↑ 米海軍大西洋艦隊の予備役飛行隊VFA-203のF/A-18A(AF300/161296)。1月号本コーナーで紹介したVFA-303機と同じようなグレイ2色の迷彩塗装を施している。1992年12月5日撮影。
Photo : J.G.Handelman

← ナイトアタック・ハリアーを受領したVMA-311のAV-8B (WL06/164121)。MCASユマにて、1992年10月6日撮影。 Photo : S.Bullet

↓ USSエイブラハム・リンカーンに搭載されるCVW-11で、飛行隊の入れ替えがあった模様。これまでVF-213は200番台のモデックスを使用していたが、100番台になっている。僚友VF-114については不明。 Photo : Takashi Hashimoto



FLYING BANANA

Photo Story of H-21 WORKHORSE

パイアセッキH-21ワークホースの記録



Photo by USAF, US ARMY & USMC



1953年10月2日，グリーンランドのトゥーレ基地で
極地（寒冷地）テスト中のYH-21（50-1236）。


01236

フライングバナナ・シリーズとパイアセッキ・ヘリコプターズ





対潜水艦作戦や救難・物資輸送などに広く用いられ，米海軍における汎用ヘリコプターの基礎を築いたパイアセッキHUPリトリバー(右上)。そして，中型輸送ヘリの代名詞ともなったバートルCH-46シーナイト（右下）など，一連のタンデムローター・ヘリコプター・シリーズを世に送り出したパイアセッキ社（後にバートル，現在のボーイング）の最初の出世作が，今回紹介する“フライングバナナ”と呼ばれ多くの将兵から親しまれたH-21ワークホース(働き馬)である。

まずはそのプロローグ，会社設立前夜から紹介しよう。

アメリカで初めてヘリコプター・ライセンスを取得したことでも有名なフランクN.パイアセッキは1943年頃から自らヘリコプターの設計を始め，技術者集団P.V.エンジニアリング・フォーラムを設立した。

この組織が設計した最初の生産機は自社機PV-2改良型のHRP-1救難・輸送ヘリコプター(右ページ上)で，プロトタイプXHRP-1は3機製作され，2，3号機が海軍に引き渡された。

HRP-1は600hpのライトR-1340-AN-1を1基装備したタンデムローター・ヘリコプターで，2名の乗員と10名の乗客を収容して，最大速度167km/hで飛ぶことができた。HRP-1は35機が発注され，これに応えるために1946年，組織はパイアセッキ・ヘリコプターズとなった。

HRP-1に続き，各部を改修して実用性を高めた全金属製のHRP-2（PV-17）も5機発注され，救難任務などに使われたが，後に沿岸警備隊へ移管され，海軍におけるパイアセッキHRPの活動は終わった。著しい性能を見せ，実用機としても充分使用に耐えるHRPだったが，第二次大戦も終わり活躍の場を失ってしまったのだった。

ところが，その性能に注目したのが，大型輸送用ヘリコプターを探していた米空軍であった。1949年，HRP-2(社内名称PD-22）の空軍仕様をYH-21の名称で18機発注，1952年4月11日の初飛行後すぐさま評価テストを実施した。

米空軍にとっては，初めてのタンデムローター機だったが，テストの結果は上々で，32機の量産型H-21A（PD-42）が発注され，MATS(軍事空輸サービス)の救難飛行隊で主に極地（寒冷地）用として使われた。また，6機が後に追加発注され，カナダ（当時はRCAF)空軍へ引き渡された。YH-21とH-21Aの主な相違点はエンジンで量産型の方はライトR-1820-103(1，250hp）を装備していた。初飛行は1953年10月であった。

続くH-21Bは（下図参照）兵員輸送軍団用の進攻ヘリコプターとして発注されたもので，20名の兵員を乗せることができた。エンジンは同型式ながら出力を1，250hpから1，425hpに向上させたタイプになり，操縦性改善のため，オートパイロットも装備された。1955年11月から1958年1月にかけて163機が生産され，14機はフランス海軍に引き渡された。

最後の量産タイプがH-21Bと同規格で生

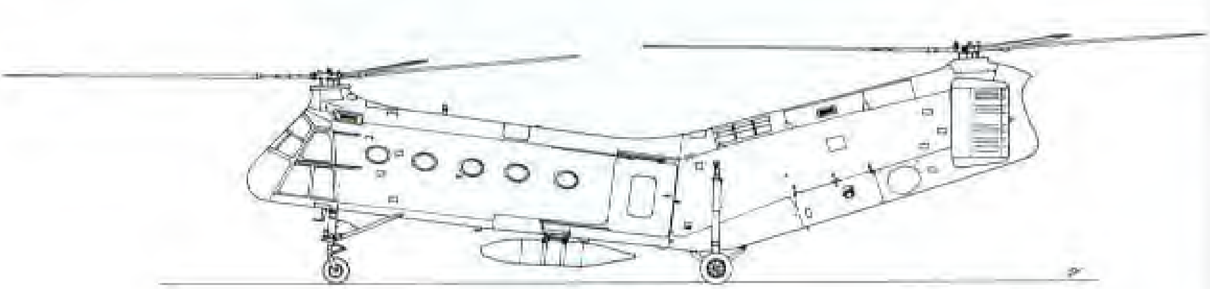


Illustration : Yukio Suzuki

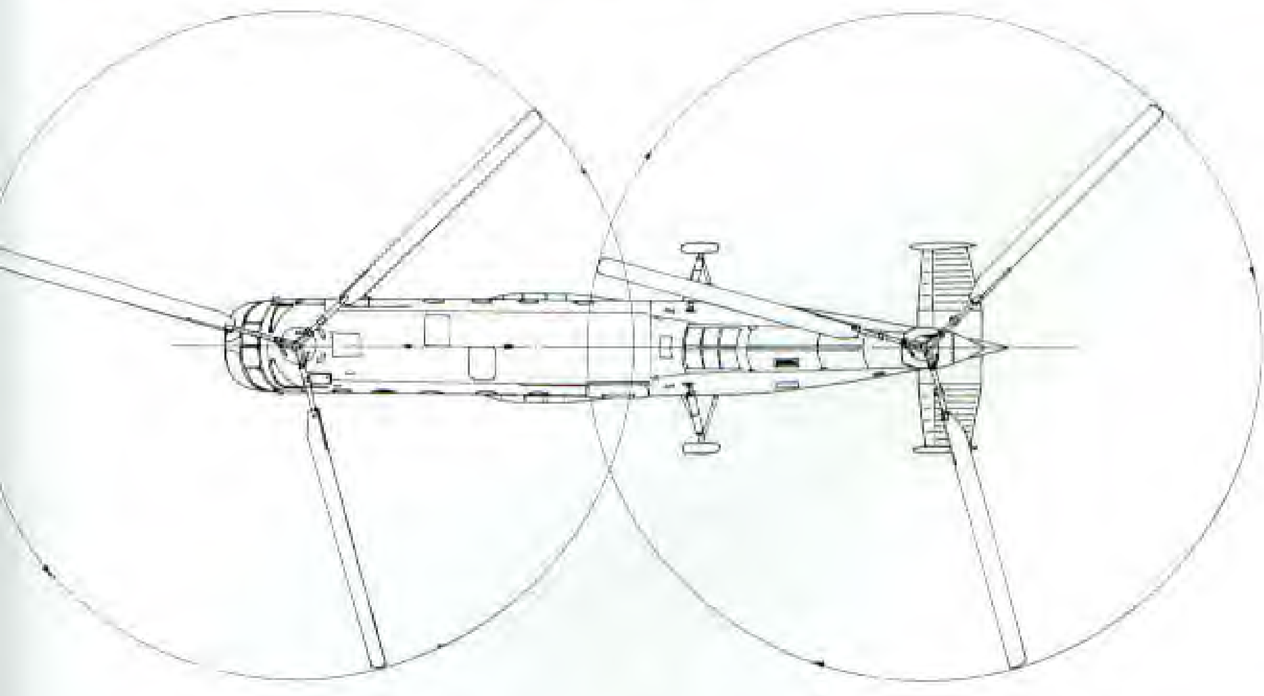


産されたH-21C（モデル43）で，米陸軍の物資・人員輸送用のためこの名称を用いた。ニックネームもワークホースではなく，陸軍伝統のインディアンの種族名をとり，ショウニー（Shawnee）と名付けられた。1954年9月から1959年3月までの間に合計334機が生産されたが，この間にパイアセッキの社名はバートルへと変わった。重量物の運搬には，胴体下のスリングフックが用いられ，ここには4,000lbまでの物資を吊り下げられた。また，ベトナム戦争に投入されたH-21Cのうちの何機かは，軽機関銃などを装備し，簡易ガンシップにもなった。

さらに2機のH-21Cがエンジンをジェネラル・エレクトリックT58ターボシャフト・エンジンに換装され，H-21D（モデル71）としてテストに供された。この機体は1957年9月に初飛行し，巡航速度240km/h，ペイロード40%増しの性能を示した。

外国におけるH-21の装備状況は，まずカナダ空軍が先の6機のH-21Aに続いて6機の米空軍H-21C規格の機体（モデル44）を装備。西ドイツもH-21Bの民間型を32機ライセンス生産した。また，スウェーデンも少数機を使用した。自衛隊には1960年に空自用救難機として10機のH-21Bが米空軍から供与され，陸自もV-44Aの名称で2機を使用した。またフランスは前述の海軍型のほかに98機の陸軍型を使用した。

なお，1962年に米軍航空機の名称変更が行なわれ，H-21A,B,CはCH-21A,B,Cへ，MATSの救難型はHH-21Bとなった。





フライングバナナの血統はここに生まれる。海兵隊でHRP-1の評価テストを担当したのは、バージニア州MCASクアンティコのHMX-1。様々なテストが繰り返し行なわれ、優秀な成績をおさめるも、量産には移行できなかった。続くHRP-2も5機の生産にとどまり、海軍・海兵隊でのフライングバナナは短命に終わる。4枚の写真はクアンティコにおけるテストとデモンストレーションの模様で、1948年から51年頃の撮影。







820

右はYH-21のテスト風景。グリーンランドのトゥーレ基地近くの北極点から900mileの地点で着水テスト中。脚部に大きなフロートが見える。



下はメイン湾上の米空軍テキサスタワーと呼ばれた早期警戒レーダーステーションからテイクオフせんとするH-21B(54-4003)。タワー要員へ、新鮮な食料や手紙など物資を運搬中のひとコマ。



下はQ-2Aドローンを回収する第4750ドローン飛行隊のH-21B(53-4383)。1957年アリゾナ州にて撮影。右は胴体に燃料増槽を付けた第6615空輸飛行隊のH-21B。"ブッシュ・パイロット"スコードロンとして知られた部隊で、カナダ東部ラブラドル地方のグースベイを中心に早期警戒レーダーステーションへの物資輸送を担当していた。1955年6月15日撮影。右下はアラスカで任務に就く第5040ヘリコプター飛行隊のCH-21B(53-4323)。1970年3月25日撮影。






U.S. AIR FORCE





VIP中のVIP，ワシントンDCを中心に空軍長官，空軍参謀総長らを頂点とする米空軍最高幹部たちを運ぶ“ホワイトトップド・チョッパーズ”のH-21B/CH-21B。現在はメリーランド州アンドリューズ空軍基地がB.747エアフォース・ワンを中心とした空軍VIP機のホームベースだが，この当時はキャピタルやペンタゴンにほど近いボーリング空軍基地から任務に就いていた。ホワイトトップは飛行安全のために施された塗装だが，VIP機としての品格を表す姿として広く定着している。上は1955年11月21日，時の大統領ドワイトD.アイゼンハワーが召集した会議のため，国防総省ヘリポートに待機する第1001ヘリコプター飛行隊のH-21B。左写真後方に白いキャピタルが見える。







上は上段写真と同時期，キャンプ・デービッドへ向けてペンタゴン・ヘリポートを離陸するH-21B。左写真の高い塔はワシントン・モニュメント。


15

ベトナム戦争に投入された米陸軍のH-21C。
手前から日機が，兵員輸送に従事する同機。





1961年12月から，海路運ばれた米陸軍第57空輸中隊（軽ヘリコプター）のH-21Cショウニーがベトナム戦争に参加した。これは戦争にヘリコプターが定期的に使われる最初のケースとなり，以後ベトナム戦争はヘリコプターの戦争とまでいわれるようになった。下は旧南ベトナムのタンソンニュット空港におけるCH-21C。迷彩のパターンが分かる珍しい写真。他の2枚は1963年5月撮影のサイゴン付近を飛ぶCH-21Cの空撮写真。








在日米空軍の災害派遣作業のひとコマ。機体はジョンソン基地（入間）の第24ヘリコプター飛行隊のCH-21B。



RCAF（カナダ空軍）のH-21。



旧西ドイツのH-21。



スウェーデン海軍のH-21。

READER'S REPORTS

〔このページの投稿規定についてはP.190を参照して下さい。〕

写真解説：石　川　潤　一



Photo : Masahiro Terayama

← 11月30日，岩国でタッチ＆ゴーを繰り返すVMA-231のAV-8B（CG05）。2月号P.120で紹介した機体で，垂直尾翼にテイルレター「CG」が，また同胴後部には飛行隊名「VMA-231」が黒で追加されている。VMA-231はチェリーポイントのMAG-32からローテーション配備されている飛行隊で，今回は前任のVMA-223から機体を引き継ぎ，人員のみの移動だった。MAG-32では92年9月18日にVMA-331の解隊セレモニーを実施しており（書類上は9月30日），所属するAV-8B実戦飛行隊は3個に減った。なお，夜間攻撃型AV-8B（NA）への改変はユマのMAG-13が優先されており，VMA-211/214に続いて，残る2個飛行隊（VMA-311/513）も現在改変中。



Photos : Hideto Asato

← 12月10日，嘉手納で撮影されたVA-115のA-6E（NF511/152941，NF513/155672）。2機とも主翼下面にミサイル状のものを搭載しているが，「TARGET」の文字からも分かるように標的機で，ビーチクラフトAQM-37C（モデル1104）のようだ。AQM-37は60年代に開発された高高度飛行，超音速飛行が可能な非回収型空中発射標的機で，AQM-37Cは基本型のAQM-37A（モデル1107）の機首にピトー管を追加，垂直安定板を40%ほど増積した改良型。高度24,380ftをマッハ3で飛行できる能力を持ち，飛行制御/誘導システムにも手が加えられている。引き渡しは80年代に入ってからで，4,000基以上生産，まだ多数が残存しているが，日本での確認例は少ない。



Photo : Kiyohiko Akiba

← 12月4日，バリアーチェックのため，横田のR/W18にアレスティングフックを使って着陸したVS-21のS-3B（NF704/169413）。毎年，厚木の艦載機によって行なわれているバリアーチェックについては，横田にフックを持つ機体がいないためという理由もあるが，CVW-5のパイロットはワイヤヒッティングにかけては，空軍パイロットではおよびのつかない凄腕ばかり。餅は餅屋に任せるのが一番というところだろう。本機はこの後，反対側R/W36からも進入，バリアーチェックを行なっている。横田のバリアーはアレスティングギア式のBAK-9Bのはずで，写真では滑走路から一定の高さを保つための車輪状の部品がよく分かる。

→ 11月23日，厚木へ着陸するVP-17のP-3Cアップデート I（ZE2）。70年代中盤にP-3Cベースラインのアビオニクスに小改造を加えたアップデート I だが，現在ほとんどの現役部隊はアップデート II 以降に改変しており，残っているのはバーバースポイント/PATWINGTOW（第2哨戒航空団）のVP-4とVP-17だけ。そのVP-17も，9月にはアップデート III に改変することになっている。なおベースライン/アップデート I と，アップデート II 以降は機首下面のカメラベイで簡単に識別できたが，現在ベイは撤去されているようだ。



Photo : Yoshikazu Sekino

→ 11月24日，嘉手納に駐機するVQ-1のUP-3A（00/150504）。92年7月号P.139で紹介した機体で，人員貨物輸送用の汎用機なのにBu.No.が記入されていない。西太平洋地域では数少ないオライオン輸送機で，このほかバーバースのCINCPACFLT（太平洋艦隊総司令官）用のVP-3A（149675）がよく知られている。VP-3Aはこれまで，92年9月30日に解隊したVC-1の分遣隊所属機と信じられていたが，同隊が運用支援を行なったのは77〜86年の期間中だけで，それ以後はPATWINGTOWの支援で司令部直属となっているようだ。



Photo : Hideto Asato

→ 11月23日，嘉手納を離陸する2WG/71ARSのKC-135A（63-8005/18622）。海軍機あるいは海兵隊機の給油支援を行なったようで，フライングブームの先に給油ドローグが追加装備されている。ACC部隊2WGにはこのほかB-52G飛行隊2個（62/596BS）があり，ホームベースのバークスデイール基地があるルイジアナ州の略称に因んで「LA」のテイルレターを記入している。71ARSのユニットカラーは水色で，「Barksdale」の文字と，航空団インシグニアに由来するフラーダリス（ユリ）のマークを黒で記入している。



Photo : Hideto Asato

→ 12月6日，嘉手納をタキシングするAMC/97AMW（機動航空団）のKC-135R（62-3507/18490）。97AMWは10月1日付でオクラホマ州アルタス基地の340ARW（11/306ARS）と443AW（56/57AS）を統合した，KC-135，C-141B，C-5A/Bを運用する新しいタイプの航空団で（初代司令エドワードF.グリロJr.准将），キャッスルのKC-135部隊398ARG（93/924ARS）も97AMWの指揮下にある。なおアルタスは7月1日付でATC（航空訓練軍団）に移管されるが，97AMWが他基地へ移動するか，ATCのテナント部隊となるかは現時点では不明。



Photo : Hideto Asato



Photo : Toshiaki Nakagawa

← 12月18日，横田のR/W18へ着陸する60AWのC-5A(69-0025/0056)。92年11月号P.139で紹介したのと同じ部隊マーク付きの機体だが，4ヵ月前は黄帯に黒だったマークは，この機体では金帯に黒となっている。金帯は他のC-5A（69-0024/0055，70-0459/0073）でも確認されており，このほか60AWのC-141Bも白帯から銀帯に変更された。金銀など派手なユニットカラーに変更された理由は不明だが，地味な塗装だけにマニアには朗報といえよう。ただし，現時点ではどの色がどの飛行隊を指しているのかは分かっていない。



Photo : Toshiaki Nakagawa

← 12月30日，横田を離陸，岩国へ向かった3WG/517ASのC-130H（74-2131/4718)。12月28日に僚機74-1658（4579)，74-1692（4688）と横田へ飛来，29日に嘉手納へ向かい，この日，再飛来して1時間ほどステイした。飛行隊長機#2131はグレイの新塗装で，「AK」の白シャドー付きレターと飛行隊名（アグレッサー飛行隊が全廃されたため空輸飛行隊の略号は「AS」で問題ないはずだが，本機はまだ「ALS」を使っている)，白のユニットカラーというマーキングで，他の2機は旧塗装にレター，ユニットカラーという出で立ち。



Photo : Kiyotaka Akiba
Photo : Masataka Sato

← 12月19日，横田のR/W36を離陸する374AWのC-130E（63-7865/3935)。2月号P.124と同じ機体だが，レターとラジオコールがシャドー付きとなり，機首に星と「日の丸」をあしらった「TEAM YOKOTA」「Fuji Flyer」のマークが入った。キャノピー下にはパイロットネームを記入しているが，既報のように司令マッカーシー大佐は11月30日付で准将に昇進している。なお，2月号P.62で紹介した374AWの編成表のうち，22HSのUH-1Nは92年6月1日付で19ASへ移動，飛行隊は4個となっており，また19ASにC-12Fはいない。





Photo : Toshiaki Nakagawa

← 12月21日，横田のR/W36へ着陸する374AWのC-130E（63-7837/3907)。小写真（13日に「サンタ64」としてグァムへ向かう際の撮影）でも分かるように，リースとC-130に乗ったサンタクロース，「40th Anniversary 1952-1992」の黄文字が記入されている。米空軍は52年から，ミクロネシア諸島の子供達に玩具や本，運動用具などを空中投下するクリスマスドロップを行なっており，今回で40周年。写真は帰投した際の撮影で，マッカーシー准将が搭乗しているらしく，ワンスターが付いておりコールサインも「サンタ01」。

→ 11月24日，嘉手納を離陸する89AW/99ASのC-20B(86-0201/470,exN344GA)。米下院軍事委員会のパトリシア・シュローダー議員が韓国訪問の途中で立ち寄ったもので，翌25日にも再飛来，さらに3日には横田へも飛来している。高官輸送を行なう89AWには，C-12C，C-137B/Cを擁する1AS，C-9C，C-20B/Cを運用する99AS，UH-1N飛行隊1HSの3個飛行隊とヒッカムにDet.1(C-135B)があり，大統領専用機C-25Aは航空団直属。89MAWは92年7月に89AWとなったが，99ASはこれにともない新編された飛行隊。



Photo : Hideto Asato
Photo : Yuichi Yonekawa

→ 11月25日，普天間で撮影されたHMLA-267のAH-1W(UV247/162551)。HMLA-267は11月8日にHMLA-367と交替，普天間のMAG-36へローテーション配備されてきた飛行隊で，AH-1WとUH-1Nを運用する。ちょっと見にくいかもしれないが，小写真は12月18日に厚木へ飛来したHMLA-267のUH-1N(UY205/160176)。UH-1Nは200番台，AH-1Wは240番台のモデックスを付けているが，ホームベースのキャンプ・ペンドルトンではUH-1Nは00〜10番台，AH-1Wは40〜50番台を付けており，頭に「2」を追加したようだ。



Photo : Hideto Asato

→ 11月21日，嘉手納を離陸する香港補助空軍（RHKAAF）のキングエアB200C（HKG-8/BL-128)。91年9月号P.61で紹介した機体で初飛来ではないが，飛来目的は明らかではない。香港のパッテン総督は11月25日に来日しているが，本機の飛来とは直接関係はなさそうだ。RHKAAFは現在キングエア2機，T-67M-200ファイアフライ4機，BN-2Aアイランダー1機，S-76A+/76C 8機を保有，そして年内にはS-70ブラックホーク2機を受領する予定だが，96年に香港が中国へ返還された後，これらの機体ははどうなるのだろう。



Photo : Hideto Asato

→ 12月16日，羽田に飛来したパキスタン国際航空のA310-308（AP-BEC/590,exF-WWCX)。来日したパキスタンのナワズ・シャリフ首相の特別機で，19日まで滞在した。PIAは91年6月から9月にかけて3機のA310-308（AP-BDZ/585,exF-WWCH，AP-BEB/587,exF-WWCT，AP-BEC)を受領しており，カラチ-イスラマバード-成田線にも投入されているため珍しい機体ではない。なお，9月23日には4機目のA310（AP-BEG/653,exF-WWCZ）も引き渡されている。PIAのA310は2クラス212席の座席配置で，エンジンはCF6-80C2A8。



Photo : Matsuo Kaneko



Photo / Haruhiro Shionowaki

← 12月22日，名古屋をタキシングする三菱重工のMU-300（JA8248/A002, exN81DM）。宇宙開発事業団が94年打ち上げを予定しているH-IIロケットのペイロード，軌道再突入実験機（OREX）のデータ収集用に改造された機体で，コクピットの上下にデータ収集用のテレメーターアンテナ（上がNo.1，下がNo.2），No.1の後ろにはOREXの位置測定を行なうホーミングアンテナ，その後ろには自機の位置測定を行なうGPSのアンテナがある。なおOREXは高度約450kmから大気圏に突入，約10分後にクリスマス島付近に着水する予定。



Photo / Hiroo Takakuwa

← 12月5日，調布の日本エアロテックで耐空検査のための整備を受けるTBM700（JA8896/68, exF-OHBI）。1月号P.124で紹介した機体で，野崎産業が10月13日に所有，フェリーの後，11月27日付で新規登録した。定置場は岡山の岡南飛行場で，92年中に個人オーナーに引き渡された模様。胴体背部，VHFアンテナの間にある小さな三角形のアンテナは他の機体ではあまり見かけないもので，これまで輸入された2機にもなかった。詳細は不明だが，オプションで追加装備されたアビオニクスのものと思われる。



← 12月29日，東京ヘリポートで撮影された日本トーターのBo105LS/A-3（JA6699/2035）。バブル後の不況でヘリの登録はめっきり減り，11月の新規登録は本機と2月号P.126で紹介したMD520N（JA6121/LN034）の2機のみ。JA6699は11月17日付けの登録で，定置場は千葉県浦安市千鳥。JA6121は11月12日で定置場は朝日川越ヘリポート。本機の組み立ては日本飛行機厚木工場で行なわれており，11月10日に所有，19日から試験飛行を開始した。カラーリングは白地に濃淡の青で，社名やレジスターは黒。



Photo / Masataka Sato

← 12月14日，ホンダエアポートで撮影された日本飛行船事業のアメリカンブリンプA60（N2012P）。スカイシップ600が成田でオーバーホールを受ける間，日本飛行船事業が短期間乗員付きでウェットリースした機体で，栄養ドリンク剤の宣伝に使用されている。アメリカンブリンプ社（ABC）が最初の飛行船A50を進空させたのは88年4月9日で，より大型のA60は89年6月に初飛行した。ダクロン/マイラー・フィルム製のエンベロープは半透明で，内部にライトを灯すと広告が浮かび上がる。全長45m，乗員5名。

→ 12月16日，岐阜へ着陸する飛行開発実験団のF-4EJ改（07-8431）。Sta.11に搭載されているのはXAAM-3開発で使用された追尾計測ポッド（88年12月号P.56参照）で，現在はAIM-7代替ミサイルXAAM-4の開発に使用されているともいわれている。ポッドは370gal.増槽を改造，球形の可動部にホーミングシステムを内蔵しているようで，写真でも斜め後ろを向いた可動部先端に，シーカーのようなものが見えている。胴体下にはカメラポッドも搭載しているが，どのような試験が行なわれていたのかは不明。



Photo : Haruhiro Shonowaki

→ 12月2日，岐阜のR/W28へ着陸する飛行開発実験団のT-2改（59-5107）。XASM-2の実用試験最終飛行（CFT試験）で，ASM-2PTM弾とKPポッドを搭載しており，PTM弾で標的艦をロックオン，発射シークエンスを試した模様。一方，XASM-2の発射試験はF-4EJ改（57-8357）で8回（8月28日，9月7日，11日，16日，10月1日，7日，16日，11月12日），T-2改では10月13日の1回のみで，T-2改は実弾頭のXASM-2Dと炸薬の替わりにテレメーターを内蔵したXASM-2B/C（テレメーター弾）を連射，F-4EJ改は10月16日のみがXASM-2D。



Photo : Haruhiro Shonowaki

→ 12月2日，社内飛行試験のため名古屋を離陸するUH-60J（38-4556）。注目してほしいのは機首上面で，金属色の突起物が見える。写真が小さく詳細は不明だが，この部分にはアクセスパネルがあり，ラムエアタービンのようなリトラクタブルの「何か」があるのだろう。空自のUH-60Jは4年度までに13機（C-1～5）が発注されており，年度内（正確には1～3月の間）に2年度発注のC-3の2機（556～557）を引き渡す計画だ。元年度発注のC-2（554～555）以降はエンジンをパワーアップ型T700-IHI-401Cに換装しており，本機も401C搭載機。



Photo : Haruhiro Shonowaki

→ 12月11日，明野で撮影された航空学校のOH-6D（31145）。航空学校所属機を表わす「S」のレターは色が濃く，書体も少し異なるが，これは元々「V」と書かれていたのを塗りつぶし，「S」と書き直したためだ。ローマ数字のVは十勝の北部方面航空隊第5飛行隊を意味しており，その前にはイーグルヘッドの部隊マークが残されている。部隊マークを消さなかったのは，航空学校の機体が定期修理などに入った穴埋めとして，短期間移動したことの証拠ではないだろうか。小写真は部隊マークで，「駆空」と書かれている。



Photos : Hirosuke Hayashi



英国博物館を訪ねて Series 01 by Robert Rowe

IMPERIAL WAR MUSEUM

DUXFORD



帝国戦争博物館・ダクスフォード



Photo / CONVAIR

CONVAIR F-102 DELTA DAGGER

●解説：松崎豊一
Text : Toyokazu Matsuzaki

Illustration : Akira Sasamoto



F-102A-55-CO(56-1006) DELTA DAGGER 431FIS at Zaragoza Air Base Spain 1963



スペインのザラゴザ空軍基地に展開した1963年当時の第431戦闘迎撃飛行隊のF-102デルタダガー。F-102は米空軍の防空システム・ネットワークを担う統合兵器システムの一環として開発された最初の有人迎撃機であった。しかし防空司令部隷下の部隊に配備されて就役した期間は1956年4月の初配備から数年と短くごく少数機が残されたのみで、本機のように欧州米空軍など本土以外での就役のほうがはるかに長かった。本機は機体全面をスカイグレイで塗装し、レドームとコクピット前方の反射よけは黒に塗られている。垂直尾翼には赤い帯（黒と白のフチ付き）が付き、中に431FISのマークが描いてある。顔は白線で描かれ、被っている帽子と周囲の星はオレンジ。またエアブレーキにも赤帯が入り、オレンジの星が描いてある。ステンシル類はすべて黒で書かれている。

センチュリー・シリーズ３番手として登場したF-102デルタダガーは，東西冷戦を背景として生まれたアメリカ初の超音速インターセプター（迎撃機）である。それは，ソ連の核搭載爆撃機による米本土空襲がアメリカにとっての最大の脅威であった時代の産物であり，開発初期のトラブルにもかかわらず，そのプライオリティの高さゆえに最終的には1,000機という量産数が達成された。

航空史のうえからも，本機は初の実用デルタ翼超音速機として一時代を画した機であり，軍用機の歴史という面からみれば，トータルなウエポン・システムの一構成要素として計画された初の戦闘機という記念すべき機体だった。

超音速とデルタ翼

他の多くの先進的航空技術と同様，デルタ翼に関する研究も大戦中のドイツで開始された。Me163コメート ロケット・インターセプターのデザイナーとして知られるアレクサンダー M.リピッシュ博士は，デルタ翼の風洞実験データを集めるとともに，終戦直前には前縁後退角60°のデルタ翼グライダーDM-1を製作したが，ドイツ敗戦により，これらはアメリカが接収しNACAが取得するところとなった。

デルタ翼の利点としては，①遷音速時の空力中心の移動が少ないため，飛行特性の急激な変化なしに音速突破が可能，②超音速飛行に有利な大きな後退角，小アスペクト比，薄い翼厚比が同時に得られる，③構造的にも軽量で高強度のものが作りやすく，内部燃料タンクを大きくとれる，④翼面積が大きく良好な運動性が得られる，⑤水平尾翼なしでも安定性が確保できるため，主翼の洗流が尾翼におよぼす悪影響から逃れられる，などが上げられ，高速飛行に適した翼平面形であることが明らかである。

逆にその短所としては，亜音速巡航時の揚抗比が悪いこと，無尾翼デルタの場合，後縁に高揚力装置が設けられないため，着陸時大きな迎え角をとらねばならず，着陸速度も高くなることである。

ドイツからもたらされたデルタ翼理論に最初に着目したのはコンソリデーテッド・バルティー社（1954年４月，GDコンベア部門となる）で，1946年AAF（陸軍航空隊）から受注した高性能昼間インターセプター，XF-92の設計に取り入れることにしたのである。

同社の計画では，XF-92はジェット／ロケット混合動力の超音速機となる予定だったが，リピッシュ博士とNACAの協力のもとに，まずJ33-A-23（推力2,450kg）装備のデルタ翼テスト機，モデル7002を作ることとした。空軍は7002にXF-92Aの制式名を与え，３機の製作を認めたが，結局完成したのは１機（46-682）のみで，初飛行は1948年９月18日（非公式には６月８日タキシーテスト中に浮揚している）に行なわれた。なおこの初飛行は動力付きデルタ翼機の世界初の飛行でもあった。

XF-92Aはアフターバーナー追加（推力3,400kg）などの改造を受けてテストが続けられたが，推力不足により最高速度はマッハ0.95がやっとで，混合動力搭載案は実現困難とみられキャンセルされてしまった。しかし本機によるテストデータから，コンソリデーテッド技術陣は，デルタ翼こそ超音速機に最適の翼平面形であると確信するに至ったのである。

Photo : CONVAIR



世界初の動力付きデルタ翼機として初飛行したXF-92A。F-102の原型となった。

北米防空インターセプター

第二次大戦末期，日独の最後の抗戦にとどめを刺したのは，何といっても圧倒的な破壊力を誇る連合軍戦略爆撃の力であった。しかし逆に大戦後のアメリカは，自らが戦略爆撃の目標とされたと仮定した場合，その防御力は極めて貧弱なものといわねばならなかった。

そして東西冷戦構造が次第に明確化していく中にあって，ソ連がB-29のデッドコピー爆撃機，Tu-4を大量に配備し，1949年には原子爆弾の実験成功も明らかになるにおよんで，北米大陸の防空態勢強化は米空軍にとって焦眉の急を告げる事態となった。

1946年，空軍（当時は陸軍航空隊／AAF）はすでに初のジェット全天候迎撃機ノースロップF-89スコーピオンの開発をスタートさせていたが，その実用化までに時間がかかるとみるや，TF-80改造のF-94，F-86A改造のF-86Dの製作を命ずるなど，高性能インターセプター獲得に躍起となっていたのであった。

1949年になると，予期されるソ連ジェット爆撃機配備に対抗するには，さらに高性能な機体の必要性を認めるとともに，全天候下での，より完璧なインターセプトを可能とするために，迎撃機を単独に開発するのではなく，FCS（射撃管制システム），ミサイルなどの兵装，地上支援システムなどを含めたトータルなウエポン・システムとして完成されなければならないという結論に達したのである。

空軍はこの防空システムにWS201Aの名称を与え，高度なエレクトロニクスを含むことから実戦化には長期間が必要と考えられたFCS.MX-1179の開発に最初に着手した。1950年４月に示されたRFP（提案要求）に応じて18の計画案が提出されたが，同年10月その中からヒューズ案（のちのMA-1）が選ばれ，続いて主兵装となるAAM開発もヒューズが受注（GAR-1ファルコン）に成功した。

これらを搭載するインターセプター（プロジェクト名MX-1554）のRFPは1950年６



Photo : USAF

1953年10月5日にサンディエゴで完成したのちエドワーズAFBに運ばれたYF-102 1号機(52-7994)。

月18日各社に提示され，51年1月には6社9案(リパブリック 3，ノースアメリカン 2，ロッキード，コンベア，チャンス・ボート，ダグラス各1案ずつ）の中からリパブリック，コンベア，ロッキードの3案が選ばれフェイズ1（基礎設計およびモックアップ製作段階）に進むこととなった。しかしロッキード案は間もなくキャンセルされ，またリパブリック案（XF-103）はチタニウム構造，J67/ラムジェット複合動力機でマッハ3を狙う超先進的な機体だったが，結局完成までに時間と費用がかかり過ぎるため，57年9月になって制式にキャンセルされた。

残るコンベア案は，前記XF-92Aを1.22倍スケールアップしたデルタ翼機で，YF-102と命名されて開発作業が進められていった。

プログラム・チェンジ

コンベアのMX-1554設計案に対する空軍の制式契約は1951年9月11日に交付され，エンジンには当時最強力のウエスチングハウスJ40またはライトJ67（ブリストル・オリンパスのライセンス生産型）の使用が指示された。この時空軍がコンベアに示した要求性能は，J40/マッハ1.88，J67/マッハ1.93という高レベルのもので，合わせてMX-1179を搭載して，1954年部隊配備開始という要求も示されていた。このためF-102は「1954インターセプター」と呼ばれ，北米防空の切り札的存在として，空軍の期待を一身に集めて開発が進められることになった。

1951年11月24日には生産計画の制式承認も行なわれ，F-101と同様クック・クレイギー法（後述）にしたがって，52会計年度（FY52）でプロトタイプ2機（52-7994, 7995)，FY53でさらに8機(53-1779/1786)が作られることになった。そして試作型にはJ40，量産型にはより強力なJ67が搭載されることも決定された。

しかし，開発作業スタート直後から種々のトラブルに見舞われ，F-102開発プログラムは再三の変更を受けることになる。まず1951年12月，MX-1179とJ67の生産開始が予定より大幅に遅れる見通しとなり，"1954インターセプター"実現に暗雲がさし始めた。空軍はMX-1554計画の全面的な見直しを行ない，1953年6月までに中継ぎ(Interim)のインターセプター生産が始められるよう改めて指示を行なった。この中継ぎ機を本来のMX-1554機と基本的には変わらない機体とすることにより，MX-1179，J67の生産が始まった時点で本来目標としたインターセプター調達が可能となる計算が立てられたのである。そして中継ぎ機にはF-102A，最終目標機にはF-102Bの名称が各々与えられることになったが，F-102Bの方はその後も技術的変更点が続出したため，1956年になってF-106という別の型式名が与えられることになった。

F-102AにはJ40とE-9 FCS(F-86D用E-4 FCSの改良型，のちにMG-3と改称)の搭載が予定され，超音速インターセプターの早期取得を目指す空軍の方針にしたがって開発が急がれることとなったのである。

F-102とエリアルール

F-102AのプロトタイプYF-102の製作過程で次に問題となったのは，装備の変更などから次第に重量増加が目立ち始めたこと



Photo : USAF

テスト飛行中のYF-102A 1号機（53-1787)。エリアルールによる胴体のくびれに注目。

Photo : CONVAIR



エドワーズAFBにおけるTF-102A 1号機（54-1351）。

である。このためJ40では推力の不足が明白となり，1953年2月から本格的量産開始が見込まれていたJ57-P-11（A/B推力6,580kg）への換装が決められた。J40はよく知られるように失敗作であり，このあと間もなく生産停止となることから，エンジン変更そのものはF-102にとって良策だったというべきだが，J57はJ40より重いため，重量増加要因をひとつ増やす結果にもなった。

さらに追い打ちをかけるように，1953年初めのNACA風洞実験により，F-102の予定性能である最大速度マッハ1以上，上昇限度57,000ft（17,370m）および戦闘行動半径350mile（563km）はいずれも達成不可能なことが明らかにされた。

この原因は，前記重量増加と，コンベア技術師がデルタ翼を過信するあまり空力計算上の抵抗を過少に見積もったためであった。

YF-102 1号機（52-7994）は1953年10月24日エドワーズAFBで初飛行に成功するが，11月2日わずか7回目のテストフライトでエンジン・フレームアウトによる事故で失われてしまった。2号機が54年1月11日に進空してテストを引き継いだが，これら初期の飛行テストにより，YF-102の性能はNACAの計算どおり完全に予定値を下まわることが明らかとなった。

コンベアは全面的再設計を迫られる事態となったが，ここで救世主となったのがNACAのR.T.ウィットコムにより52年12月に発見されたエリアルールである。これは進行方向に直角の機体断面積をスムーズに変化させれば，遷音速時の抵抗を大幅に減少させられるというもので，コンベアはNACAの協力を得てエリアルールを取り入れた再設計を行なうとともに，重量軽減にも本格的に取り組むこととしたのである。

エリアルールの適用されたYF-102A 1号機（53-1787，重量軽減策未適用）は，製作開始からわずか117日目の1954年12月19日に初飛行を行ない，翌日早くもマッハ1をやすやすと記録した。YF-102AはYF-102に比べると，胴体が3.35m延長されて後半の中間部が絞り込まれた型（いわゆるコークボトル型）となり，エリアルール効果を高めるため尾部両側に整形フェアリングが装着された。また風防，インテイクも改良され，エンジンはJ57-P-23（A/B推力7,260kg）に強化，主翼前縁にはコニカル・キャンバーが追加された。YF-102Aは劇的とも

Photo : CONVAIR



垂直尾翼大型化改修前（手前53-1798）と改修後（53-1813）の違いを示す。

Photo：USAF



赤外線誘導型ファルコンAIM-4CをF-102Aに搭載するグランドクルー。弾倉部の丸い穴は2.75in FFARランチャー。

いえる性能向上ぶりをみせたが，構造上も大きく変化したため，クック・クレイギー法（少数の試作機でテストを行なう間に量産準備を整える）により準備された治工具の約2/3が量産機には使用不能となり，空軍，コンベアはともに多大な出費を強いられる結果となった。

量産型F-102A，TF-102A

エリアルール，重量軽減双方が適用された量産型F-102Aは，1955年6月に1号機（53-1791）が空軍に引き渡され，引き続き実用化に向けての飛行テストに投入された。F-102Aの飛行性能は当時の第一線インターセプターのどれよりも優秀であり，MG-3（のちにMG-10に換装）の能力もトップ・クラスであった。空軍は，YF-102Aが進空する少し前の1954年11月4日，F-102Aに対するGOR（一般作戦要求）一最大速度M1.23（高度35,000ft），上昇限度57,000ft，戦闘行動半径600km一を提示していたが，量産型F-102Aはこれらをすべてクリアしていたのである。またMG-3/10はレーダーホーミング／赤外線誘導ファルコン計6発および2.75in FFAR24発の3種の兵装を管制することが可能であり，AN/ARR-44データリンク，MG-1オートパイロット，AN/ARC-34小型化通信セットを持つことにより，折から活動を開始したパインツリー・ライン（1955年完成），DEWライン（1958年完成）などの早期警戒レーダー網の支援を受けて，従来とは比べものにならない高い迎撃成功率達成が可能となった。

F-102Aは本来F-102B（F-106A）実用化までの中継ぎとして作られた機体であり，当初空軍は本機の大量採用を考えていなかったが，インターセプターとしての高い能力を認め，FY54で37機，FY55で108機と次第にその調達数を増やしていき，FY56には562機という大量発注を行なった。結局F-102Aは原型を含めて889機作られ，複座型TF-102A 111機と合わせ，ちょうど1,000機生産されることになったのである。

TF-102Aは，F-102Aの前部胴体を改造して，並列複座トレーナーとしたモデルで，パイロットの転換訓練にあたって，デルタ翼の特殊な操縦特性の習熟用に作られたもの。抵抗増加のため水平飛行では音速を超えられなかったが，FCS，兵装は単座型と同じであり実際の要撃作戦にも使用可能であった。TF-102A 1号機（54-1351）は1955年11月8日初飛行したが，ほどなく大型化したコクピット周辺で高速時バフェッティングが発生することが判明した。コンベアでは一時キャノピーの再設計を試みたが，結局フレームに多数のボーテックス・ジェネレーターを取り付けることで解決をみた。

部隊配備と改修作業

F-102AのADC部隊初配備は，1956年5月1日，ジョージAFB所在の327FISに対して開始された。超音速デルタ翼戦闘機の世界初の実戦部隊就役である。この時F-102にはDelta Dagger（三角の短剣）という公式のニックネームが与えられたが，クルーの間ではやがてDeuce（デュース，2を意味する）というニックネームが好んで使われるようになる。

部隊配備と前後して，F-102の高速時の方向安定性が不足気味なことが問題化し，垂直尾翼面積拡大が図られることになった。生産ライン上では，量産66号機（55-3357）から大型垂直尾翼が装着され，すでに引き渡された機体に対しても交換作業が実施された。このほか生産途上で行なわれた改良としては，ブロック75後半（56-1332以降）から実施された翼端部分のコニカル・キャンバーの変更が上げられ，旧型をCase X，新型をCase X Xウイングとして区別した。また装備面では，FCSがMG-3からMG-10に換装され，兵装面でも核弾頭付きファルコン，GAR-11（AIR-26A）2発を搭載できるよう450機が改修を受けた。そのほか，垂直尾翼下部エアブレーキの拡大，エアインテイクへの境界層隔板（スプリッター・プレート）の増設，キャノピー前方へのIRST

Photo：USAF



GAR-1D（のちにAIM-4A）ファルコンの発射テストを行なうF-102A。

Photo USAF



アラスカ防空任務についていた317FISのF-102A。

（赤外線捜索・追尾）センサー追加（Big Eight計画）等も実施された。

F-102Aは，50年代のADC主力機であったF-86Dに替えて配備が進められ，58年にはADC26個，アラスカ・エアコマンド3個の各FISがF-102A装備となり，文字どおり北米防空の主役となったのである。

F-102の海外展開は，前記327FISが1958年6月グリーンランド，チューレABに派遣されたのが最初で，1959年1月には西独ビットブルグABの525FISに対する配備も開始され，ヨーロッパでは1960年までに6個のFIS（西独 3，スペイン 2，オランダ 1）がF-102Aを装備して防空任務についた。一方アジアでは，1959年3月那覇の16FISに最初に配備が始められ，60年中にはかの4個FIS（40FIS／横田，4FIS／三沢，68FIS／板付，509FIS／クラーク）もF-86DからF-102に転換した。なお，ヨーロッパの32FIS（オランダ，スーステルベルグAB）のみはF-100Cからの転換，またクラークの509FISはそれまでの26FISに交替してフィリピン防空任務についた部隊である。

こうして世界中で，西側諸国の防空任務についたF-102Aだったが，米本国では60年代に入ると，SAGE（半自動地上管制防空システム，1961年完成）とリンクした新しいインターセプターF-101B，F-106Aへの交替が始められ，F/TF-102AはANG部隊への再配備が進められていった。ANG部隊で最初のF-102Aを受領したのはテキサスANG 182FISで，1960年初めから7月にかけて装備変更を完了した。その後60年代中に22個のANG，FISがF-102装備となったが，70年代に入ると徐々にF-101B，F-4などへの交替が進められ，1976年には最後のANGデュース部隊であるハワイANG 199FISがF-4Cに転換した。

F-102と東南アジア紛争

アジアに配備されたF-102部隊のうち，16，68FISは1964年中に活動を停止し，使用機の多くはハワイANGに引き渡され，4，40FISも翌年6月米本国へ帰還した。日本防空任務の大部分は航空自衛隊に引き継がれたわけで，アジアに残るF-102部隊はクラークの509FISのみとなった。

しかしデュース部隊の極東撤退と時を同じくして，東南アジア紛争への米軍のコミットメントが急激に拡大し，在日米空軍部隊の多くが東南アジア各地へ派遣されることになった。このため沖縄地域の防空態勢弱体化を心配した米空軍は，ADC所属82FISのF/TF-102Aを那覇の51FIWに派遣することとし，急造の空中給油ブームを取り付けてF-102初のトランスパック（それまでは海路運ばれていた）を実施，66年2月から71年5月までNVのテイルコードを付け

Photo USAF



1966年7月，ダナン基地に展開した82FISのF-102A。



Photo : Toyokazu Matsuzaki

1966年２月，那覇基地に派遣された82FISのF-102A.

で防空任務に当たらせた。またクラークの405FTWにはそれまでの509FIS(PK)に加えて，66年６月，64FIS（PE）が本国から派遣され，69年10月まで活動していた。

F-102は直接敵機と交戦した記録はないものの，東南アジア紛争とは早くからかかわりを持っており，まず1961年８月にはラオス情勢の緊張に対応して，509FISのF-102A ４機がタイのドンムアン空港にTDY（Bell Tone II作戦）されたのを皮切りに，62年３月には南ベトナムのタンソンニュットにやはり509FISのF-102A ３機，TF-102A １機がTDY（Water Glass作戦）され，64年８月のトンキン湾事件後は，タンソンニュット，ビエンホア，ダナン，ドンムアンなどの飛行場に各飛行隊の分遣隊が派遣され（Candy Machie作戦），1969年末まで主として防空任務に使用された。

外国供与機と派生型

アメリカ以外でF-102を使用したのはトルコとギリシャだけで，69年から70年にかけてトルコ空軍は50機（少数のTFを含む）を供与されてNo.142，181の２個スコードロンを編成，ギリシャ空軍も同時期に24機（同じくTFを含む）を供与されてNo.114ウイングを編成した。両空軍とも70年代末までF/TF-102Aを使用しており，1974年のキプロス紛争発生時には，双方のデルタダガーが臨戦態勢に入ったが，直接交戦したという記録はない。

F-102の派生型は複座トレーナーのTF-102Aのみだが，ほかにコンベアの計画案としては，1956年にエンジンを強力なJ57-P-43（A/B推力8.6tクラス）に換装し，M1.33を狙ったF-102X（のちにF-102C）や，1967年にはANGの偵察機不足を補うためのRF-102案，60年代末期にはバルカン砲搭載の地上支援型などが提案されたが，いずれも実現せずに終わった。

70年代に入ると，デビスモンサンAFBのMASDC（現AMARC）には約400機のF-102が保管される状態となったが，これらをターゲットドローンに改造する計画案（Project Pave Deuce）が立てられ，1973年にスペリー・ランド社が改造作業の契約を獲得した。最初に６機が有人操縦可能なQF-102Aに改造されて誘導システムのテストに使用され，続いて65機が完全無人型のPQM-102Aに改造され，1974年からホロマンAFBなどでフルスケール・ターゲットとして使用された。その後パイロット搭乗可能なPQM-102Bが164機改造され，1986年ごろまで最後のご奉公を務めたのであった。

F-102A諸元データ表

全幅	11.61m
全長（ピトー管含む）	20.80m
全高	6.45m
翼面積	64.6㎡
前縁後退角	60°
自重	8,777kg
最大離陸重量	14,187kg
エンジン	P&W J57-P-23A
推力（ミリタリー）	4,627kg
推力（A/B）	7,258kg
最大速度（高度10,970m）	1,328km/h マッハ1.25
海面上昇率	5,300m/min
実用上昇限度	15,790m
航続距離（フェリー）	2,400km
乗員	1名
武装	2.75in FFAR×24 AIM-4A/-4D×6 またはAIM-26A/-26B×2

F-102 シリアル・ナンバー

YF-102	52-7994，7995	（2）
	53-1779/1786	（8）
YF-102A	53-1787/1790	（4）
F-102A	53-1791/1818	（28）
	54-1371/1407	（37）
	55-3357/3464	（108）
	56-0957/1518	（562）
	57-0770/0909	（140）
TF-102A	54-1351/1370	（20）
	55-4032/4059	（28）
	56-2317/2379	（63）



Photo : USAF

ホームベースのヘクターフィールドにおけるノースダコタANG 178FISのF-102A.

F-One-O-Two Photo Album

●写真解説：松崎豊一
Photo Caption : Toyokazu Matsuzaki



Photo : USAF

↑ 1954年1月11日に初飛行したYF-102プロトタイプ2号機（52-7995）。1953年10月24日に初飛行した1号機（52-7994）は，わずか7回のテスト・フライトで失われてしまったため，プロトタイプによるテストは事実上ほとんど2号機によって実施された。YF-102はXF-92の1.22倍スケールアップを基本に設計されたが，抗力計算の甘さや重量増加などが原因となってマッハ1を超えられず，他の性能も予定値を下まわってしまった。

↓ YF-102の失敗をリカバーするために，コンベアはNACAと協力してエリアルールを取り入れたYF-102Aをわずか117日間で作りあげた。写真の1号機（53-1787）は，1954年12月19日に初飛行し，翌日音速を突破した。YF-102と比較すると延長されて中間がくびれた胴体，尾部のバルジ，キャノピー，インテイク，主翼前縁のコニカル・キャンバーなど，かなり大がかりな設計変更が行なわれたことが見てとれよう。

Photo : USAF





Photo : CONVAIR

→ 真上から見たF-102A初期型。エリアルールによる胴体のくびれが明瞭に見てとれよう。本機の前縁後退角は60°で，リピッシュ博士のDM-1実験グライダーやXF-92Aと同じである。コニカル・キャンバーは翼端の手前で終わっており，翼端後縁はほんの少し上に曲げられている（Case X ウイング）。本機は世界初の超音速デルタ翼機であり，50年代半ばに登場した時には，その斬新で鋭いスタイルは世界中の注目を集めるに充分であった。



Photo : USAF

← 1955年11月コンベア社サンディエゴ工場で完成したTF-102A 1号機（54-1351）。向こう側はF-102A-15-CO（53-1801）で単座型の量産11号機に当たる。両機とも垂直尾翼とその基部後方にあるエアブレーキはまだ大型化されていない。TF-102Aはサイド・バイ・サイドの複座型としたため，全長は単座型に比べ1.45m短縮されている。テストフライトの結果，大きく設計変更されたキャノピー周辺で高速時バフェッティングが発生することが判明した。



Photo : USAF

→ 無尾翼デルタ翼機特有の大きな迎え角をとってカリフォルニア州ジョージAFBにタッチダウンする327FISのF-102A-30-CO（54-1379）。小型の垂直尾翼とスプリッター・プレートのないエアインテイクを持つ初期型である。327FISは，1956年5月に初めてF-102飛行隊となったADC部隊で，機首側面には翼のはえた鉄仮面をモチーフとした同隊のインシグニアが描かれている。



Photo : USAF

↑　ジョージAFBのエプロンに並んだ327FISのF-102A。1957年3月6日の撮影である。F-102は空軍が就役を急がせたため，部隊配備されたのち，種々の改修作業が行なわれた。写真の6機はすべて大型垂直尾翼装備型だが，手前から2番目（55-3389）と5番目（55-3371）はエアブレーキ未改修で，後者はスプリッター・プレートも未装備である。なお#389と#412には白地に赤の電光のテイルマーキングが記入されている。

↓　1957年8月から，アラスカのエルメンドルフABに展開して極北の守りについた317FISのF-102A-75-CO（56-1283）。垂直尾翼と主翼端はアークティック・レッドに塗られ，ノーズにはスコードロン・インシグニア，垂直尾翼にはアラスカン・エア・コマンドのクレストが記入されている。写真の機の翼端はCase Xタイプとなっているが，同じ-75でも後半の機体にはCase X Xウイングが適用されている。

Photo : USAF





← 1963年10月に行なわれたBig Lift演習に際し，ホームベースの西独ラムシュタインABで，スタンディング・アラートにつく526FISのF-102A-65-CO（56-1210，1219）。米空軍機に迷彩塗装が導入される前の，塗装がもっとも派手だった（とくにUSAFEはカラフルだった）時代の撮影で，垂直尾翼はホワイト／レッド（エアブレーキもレッド）で塗り分けられ，中央に426FISのブラックナイト・マークが記入されている。

Photo：USAF

→ 1960年5月21日，横田基地三軍記念日でデモフライトに出発する16FISのF-102A-41-CO（55-3379）。16FISはPACAF部隊としては，最初にF/TF-102Aを配備された要撃飛行隊で，1959年3月から那覇基地において受領を開始した。F-102Aは，前任者F-86Dに比べて性能，電子装備の面で飛躍的に向上したのを始め，武装の点でも2.75in FFAR 24発（F-86Dはこれのみ）に，ミサイル6発を加えた強力なものとなった。



Photo：Toyokazu Matsuzaki

Photo：Toyokazu Matsuzaki



← 1961年5月，横田基地三軍記念日に撮影された40FISのF-102A-45-CO（55-3420）。PACAFは1960年中に日本国内の3個FIS（他の2個は三沢／4FISと板付／68FIS）をF-86DからF/TF-102Aに装備変更し，クラークABの26FIS（F-86D装備）をF-102装備の509FISに改編した。これらPACAFのF-102部隊は，1965年までに509FISを除いてすべて本国に帰還した。



Photo : USAF

↑　1966年２月，KC-135Aに支援されてトランスパックを行なう82FISのF-102A-80-CO(56-1507)。右側インテイク・ダクト上部に臨時の空中受油プローブが取り付けられている。ちなみにそれまでのF-102極東展開は，すべて輸送艦により海路運ばれ，木更津で陸揚げされていた。82FISは，16FIS撤収後那覇にTDYされていた555TFSのF-4Cに交替して，沖縄地域の防空任務につき，のちにベトナムにも分遣隊を送っている。



Photo : USAF

←　クラークABをタキシング中の405FW, 509FISのF-102A-5-CO(53-1793)。量産３号機という古い機体である。キャノピー前方へのIRSTセンサーのレトロフィットは，"Project Big Eight" と呼ばれる改造計画により，1963年に開始された。509FISはアジアに最も長く駐留したデュース部隊で，1970年７月24日制式に解散し，使用機の大部分は板付基地にフェリーされ，日本の業者によりスクラップにされた。

Photo : Andre Wildardijk via Toyokazu Matsuzaki



←　1965年ベトナム戦争本格化によりPACAFで始められたSEAカモフラージュは，やがて米本国部隊，USAFEにまで拡大する。写真は1968年オランダのスーステルベルグAB（キャンプ・ニューアムステルダム）で撮影された32FISのF-102A-55-CO（56-1028）。胴体尾部下面の２本のアンテナはSAGEとのデータリンク用アンテナだが，ヨーロッパ駐留の本機にとってはまったく役に立たない装備といってよい。



Photo : USAF

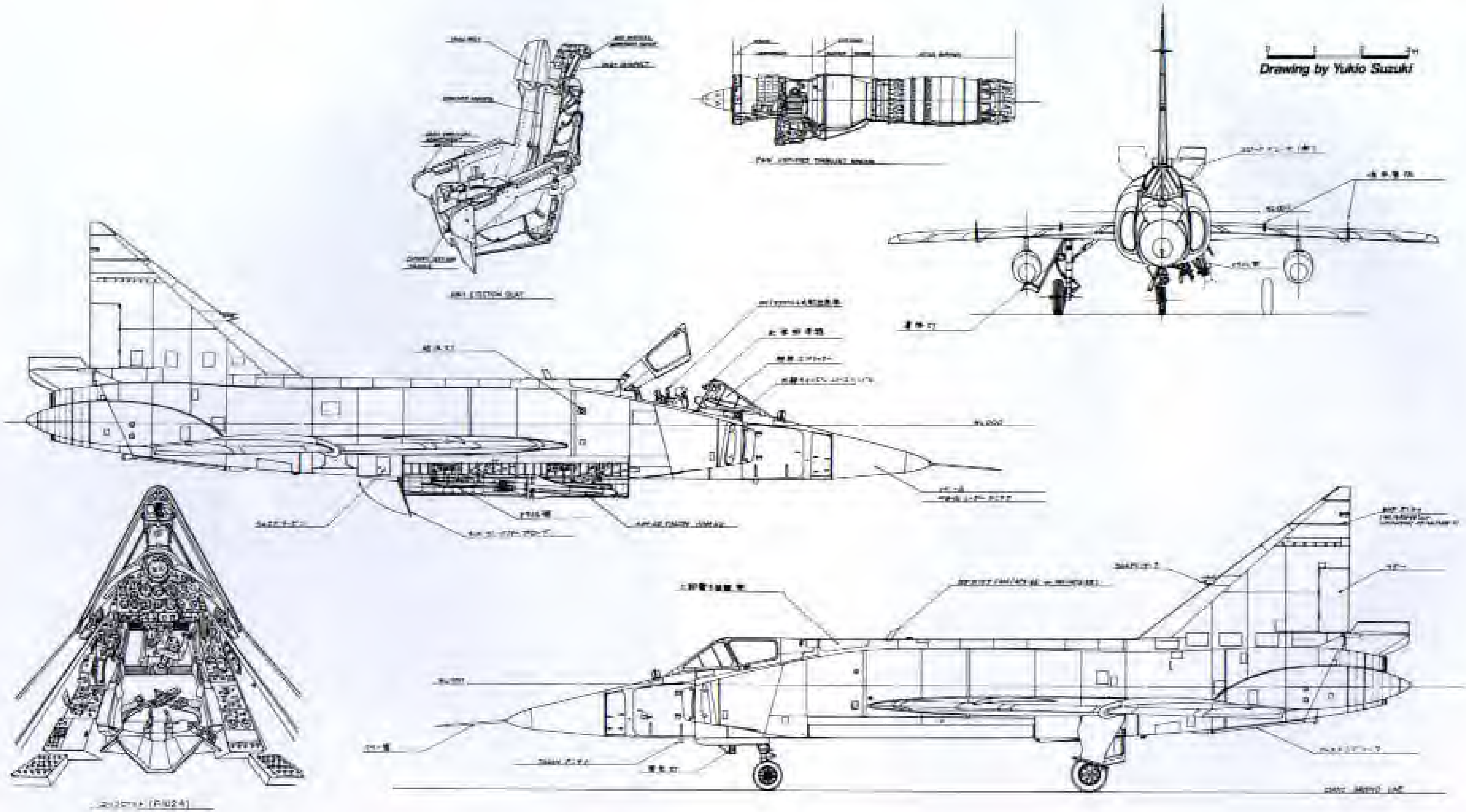
↑ 1960年代に入ると，本国ADCのFISには続々とF-101B，F-106Aが就役を始め，F-102はANGへと再配備されていった。写真はグレーターピッツバーグ空港をホームベースとしていたペンシルベニアANG 146FISのF-102A-75-CO(56-1415)。同隊は1960年から75年まで実に15年間にわたってデルタダガーを使用し続けた。なお写真の機体は，コニカル・キャンバーが翼端部までのびたCase X X ウイングとなっている。

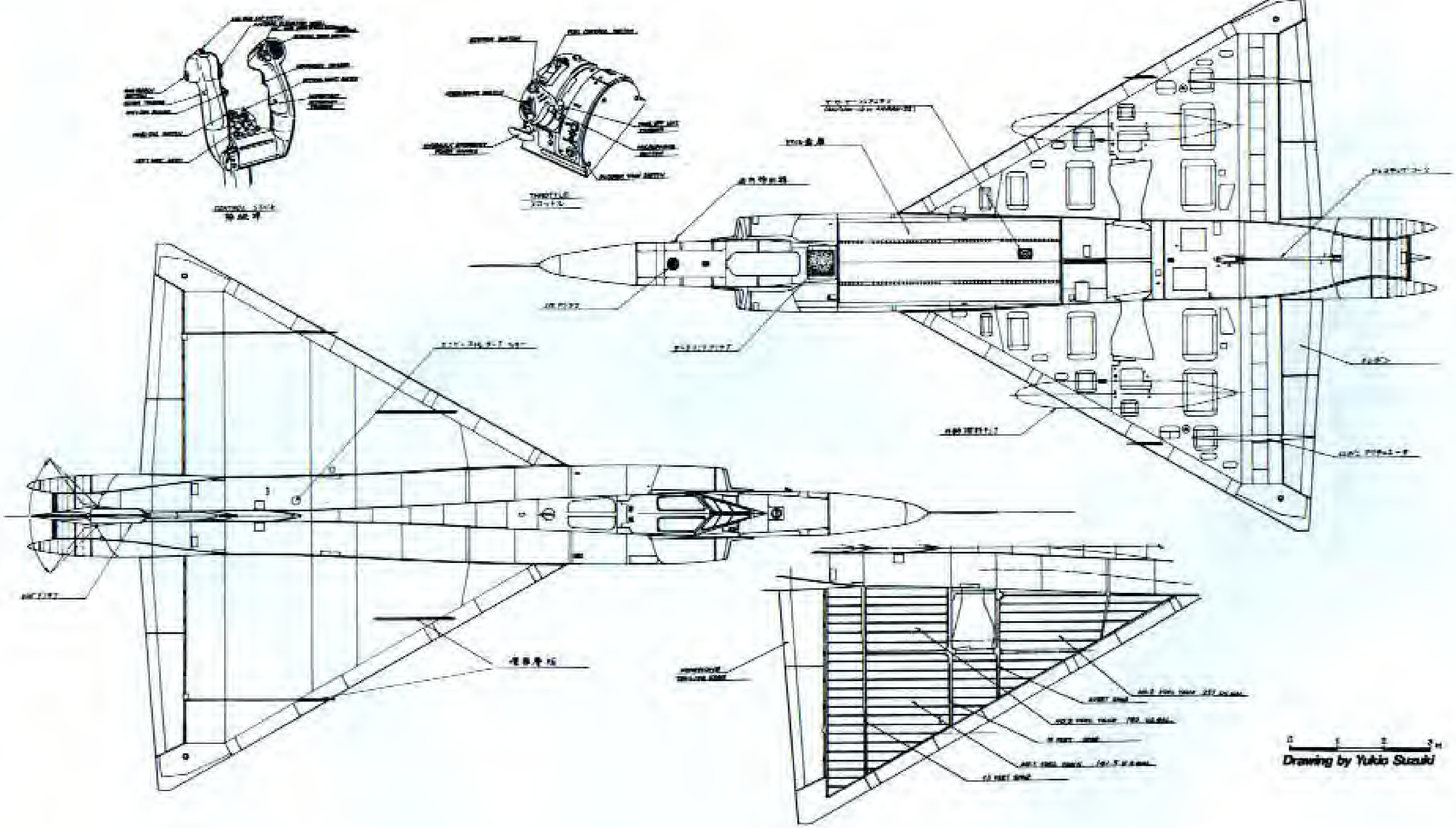
↓ センチュリー・シリーズ戦闘機には，すべて複座型が存在するが，サイド・バイ・サイド形式を取ったのはF-102のみである。着陸時大きな迎え角を必要とするデルタ翼機の場合，タンデム式では後席（教官席）からの前方視界が極端に悪くなること，および特異な操縦感覚を学生に習熟させるには教官との意志の疎通が図りやすい並列式がよいと考えられたことによるものだろう。キャノピー・フレームに取り付けられたバフェット防止用ボーテックス・ジェネレーターに注目。

Photo : USAF



CONVAIR F-102A DELTA DAGGER





Drawing by Yukio Suzuki



Photo IMPERIAL WAR MUSEUM

【第10回】ブレンダン・エドワード・フィヌーカン／イギリス空軍

Brendan E. Finucane



イリューシン Iℓ-102／ILYUSHIN Iℓ-102

作画：小泉和明／Illustration by Kazuaki Koizumi

SPITFIRE Mk.VB

胴体は，上側面がダークグリーンとオーシャングレイの迷彩，下面がミディアムシーグレイ。スピナー，コードレター「UDW」，胴体帯はスカイ。キャノピー横のパーソナルマークは黒。



Illustration: Mototaka Hasegawa

にドイツ空軍機がマンストンおよびその南西にあるホーキンジ基地の空襲を開始した。配属されたばかりのフィヌーカン少尉は，この日の戦闘でメッサーシュミットBf109Eを2機撃墜している。

初陣でBf109を2機撃墜

12日早朝，初めて戦闘哨戒任務を命じられたフィヌーカンは，英仏海峡上空で30機ほどの敵機と遭遇した。長機とはぐれたフィヌーカンは，高度を稼ごうとフルスロットルで上昇した。フィヌーカンのスピットファイアを2機のメッサーシュミットが追ったが，彼はこの追撃を難なく振り切り，高度30,000ftまで上昇して水平飛行に移った。姿勢を立て直して眼下を見ると，そこには先ほどとは別のBf109編隊，約12機が飛んでいた。

普通なら反撃を受けにくい，"テイルエンド・チャーリー"と呼ばれる編隊最後尾の機体を狙うものだが，初陣で恐れを知らない若者は，12機編隊を率いる1番機に向かって急降下していった。不意を突かれた敵の編隊長機は，短い連射を受けただけで，煙を吐きながら海上に墜落していった。長機を失ったメッサーシュミット編隊は一時的に混乱状態となり，後続の攻撃に備えて散り散りになった。フィヌーカンは素早く旋回し，敵編隊が攻撃態勢を整える前に戦線から逃げ失せている。

その後，単機でマンストンへ戻ると，基地上空を飛ぶ1機のBf109を発見した。Bf109のパイロットはフィヌーカンに気付いておらず，後方から接近して不意討ちを食わせると，敵機はあっけなく墜落していった。20歳前の，まだあどけなさの残る新米戦闘機乗りは，基地の上空，司令部要員や地上作業員など，衆人環視のもとで華々しいデビュー戦を飾ったわけだ。

2機とも奇襲攻撃での戦果ではあるが，いずれも一連射で撃墜しており，敵に反撃のチャンスを与えなかった。このことは，飛行技術，射撃技術はもちろん，敵機に立ち向かう際のマインド・コントロールにも長けていたことの証明である。

この後，天候が悪化する8月19日までドイツ軍による対英空襲が続き，フィヌーカンのスコアも徐々に増え続けていった。再び天候の回復した24日には，延べ1,000機ものドイツ機が英本土へ襲来，マンストンとドーバー海峡沿岸のラムズギットはとくに大きな被害を受けた。27日に飛行隊は，戦力立て直しのためスコットランド，エジンバラ近郊のターンハウス基地へ撤退している。これによ



り、フィヌーカンにとってのバトル・オブ・ブリテンはわずか3週間足らずで終わった。この間に彼は12機のドイツ機を撃墜、最も注目される若手エースパイロットとなっていた。

しかし若気の至りとでもいおうか、バトル・オブ・ブリテン当時のフィヌーカンの戦いぶりは、敵編隊の真っ只中に飛び込んでいく無茶なものだった。敵の射弾がキャノピーを砕き、その破片で頭と額を切る大怪我をしたこともある。この時、吹き出た血が目に入って前が見えなくなったが、どうにか機をコントロールして基地へ帰投している。

しかし、ペティは粗暴な男ではなかった。文学を志しただけに、暇を見つけては詩を書いており、パブで興が乗るとクラシック音楽をつま弾いたりする優しい性格だった。しかもミッションを重ねるたびに、フィヌーカンは技術的にも精神的にも成長していった。

オーストラリア人部隊を指揮

バトル・オブ・ブリテンで甚大な被害を受けたNo.65sqnは、既述のように8月27日にターンハウスへ移動、休養、訓練期間に入った。フィヌーカンも3ヵ月の休暇をもらったが、その後はNo.65sqnを離れ、別の実戦部隊に配属されることになる。20歳の青年は短い間に、空戦テクニックばかりでなく、高級幹部となるために必要な経験と自信を深めていたのだ。

ブレンダン・フィヌーカンは休養期間のすぐ後に、英空軍ではおそらく最も若くして少佐に昇進している。そして階級にふさわしい任務として、飛行隊の指揮を任されることになるが、彼が指揮することになったのは、オーストラリア空軍（RAAF）の新米パイロットを寄せ集めて編成されたNo.452sqnだった。No.452sqnはオーストラリアで初期訓練を終えた後にカナダへ移動、さらにスコットランドで高等戦闘訓練に入った。

フィヌーカンが指揮を引き継いだのはスコットランドへ移動した直後で、オーストラリア人パイロットたちは自分と同年代の、あるいは年下かもしれない若いアイルランド人指揮官に不安を隠さなかった。しかし、フィヌーカンはその技量とリーダーシップを身をもって証明してみせただけでなく、この急造飛行隊を第一線の部隊へと育て上げていった。

後述するように、フィヌーカン最期のミッションを見届けたキース W.トラスコット大尉（最終撃墜数17機）は、フィヌーカンより4歳年上で、No.452sqnのパイロットの中でははえぬきの出世頭である。彼はその後、オーストラリア人としては2番目、オーストラリア空軍出身者の中では最高位のエースになった。

No.452sqnが実戦参加するころには、バトル・オブ・ブリテンはすでに終了しており、フランス反攻作戦が始まっていた。祖国を守り切った英空軍は、今度は逆に英仏海峡をわたり、敵国となったフランスの目標攻撃を開始したのだ。ドイツは6月22日に対ソ戦“バルバロッサ作戦”を開始、西部戦線の独空軍部隊の多くを東部戦線に転用している。このため、No.452sqnがミッションを開始する7月には、英空軍機と独空軍機の交戦機会は激減していた。

それでもペティは着実にスコアを伸ばし、7月11日からの約3ヵ月間で、撃墜総数を24機にまで増やした（共同撃墜2機）。8月のあるミッションでは、フランスからの帰路にメッサーシュミットの編隊と遭遇、Bf109Fを2機撃墜している。1機目はフィヌーカンの編隊に気付かず飛んでいる編隊の最後尾、“テイルエンド・チャーリー”を狙ったもので、難なく



Photo: IMPERIAL WAR MUSEUM

スピットファイアMk.Iを駆るNo.65sqnの編隊。No.65sqnは東インド飛行隊として知られ、6番目のスピットファイア装備部隊となった。写真は1939年夏の撮影で、手前の"FZ・L"は、後に29機撃墜のエースとなったロバート"ラッキー"タックの乗機。なお、No.65sqnのスコードロン・コードは、バトル・オブ・ブリテンの前後に"FZ"から"YT"に変更されている。

これを撃墜した。

しかし、この後、光学照準器の投影用電球が切れ、彼は別の1機にギリギリまで接近、無照準で攻撃して尾翼を吹き飛ばした。無限遠の焦点位置に照準環を投影する光学照準器は、電球が切れてしまえば単なるガラス板になってしまう。しかし、空戦中に電球の付け替えは困難で、この時もフィヌーカンは電球と悪戦苦闘していた。しかし、僚機が敵機の接近を警告したため、照準器の修理をあきらめ、カンによる射撃で敵機を迎え撃った。

照準器なしで適確に命中弾を与えるためには、時には10数mの至近距離にまで接近する必要があり、誰にでもできる芸当ではない。このような短いエピソードではあるが、フィヌーカンの高い技量と勇気の証明とも読みとれる。またこの戦闘で、彼の編隊（おそらくフィンガーフォーの4機）は7機のメッサーシュミットを撃墜、被害はゼロだった。こちらは、指揮能力の高さの証明とみるべきだろうか。

このころになると、もう誰もパディ・フィヌーカンの指揮能力を疑う者はなく、No.452sqnも戦闘集団として着々と実力を付けていく。フィヌーカン自身も、10月2日に撃墜数20機を突破、前々から仲間と交わしていた、21歳の誕生日（41年10月16日）までに21機目を撃墜するという約束まであと1機に迫った。

そして10月13日に2機を撃墜してこの約束を果たし、誕生日の16日にはさらに2機を撃墜して24機のトップクラスのエースとなっている。しかし、この後足首を傷めて、一時的に第一線を退くことになる。

史上最年少の航空団司令

しばらく療養した後、フィヌーカ

B.フィヌーカンは、1942年に21歳の若さでRAF最年少の中佐となり、ホーンチャーチ航空団司令となった。



Photo: IMPERIAL WAR MUSEUM

1941年7月18日、カートン・イン・リンゼー基地から出撃しようとするNo.65sqnのスピットファイアMk.ⅡA。



Photo: IMPERIAL WAR MUSEUM

ン少佐が指揮を命じられたのは、No.602sqn "カウンティ・オブ・グラスゴー" で、42年1月に赴任している。No.602sqnは1925年に新編された補助空軍（AAF）最初の戦闘飛行隊で、スピットファイアへの改変もAAFでは最初という伝統ある飛行隊だ。後に空軍中将となる、サンディ・ジョンストン少佐の指揮でバトル・オブ・ブリテンを戦い抜いたことでも知られている。

余談になるが、英空軍の飛行隊番号について簡単に説明しておきたい。200番台までが正規部隊、300番台がイギリスが支援する国の亡命パイロットなどによる飛行隊、400番台は英連邦諸国の飛行隊、500～600番台が補助空軍（予備役）飛行隊と分けられている。なお700番台以上は、海軍飛行隊の番号だ。

No.602sqn指揮官となった後、2月にフォッケウルフFw190戦闘機と交戦した際に、フィヌーカンはヘッドオン攻撃でこれを撃墜した。しかし、相討ちとなり敵弾を浴びて負傷。出血多量で気を失いそうになりながら、どうにか基地へ戻った。彼は1ヵ月ほど休養しただけで退院、再び戦闘を再開したが、責任ある地位に就いたこともあって、爆発的なスコアの上積みはなかった。それでも5月17日に2機のFw190を、6月になってBf109を1機撃墜。通算スコアは32機（このほか共同撃墜6機）となった。

10月号のこのページで紹介した、"セイラー"マランに並ぶ記録であるが、このころにはトップエース、マーマデューク・パトル少佐（最終撃墜数40機以上）、ジェイムズ・ジョンソン大佐（最終撃墜数38機）がすでにこの記録を抜いていた。最終的にはフィヌーカンとマランが記録した32機という記録は、パトル、ジョンソンに次ぐ、英空軍3位のスコアとなっている。

パディ・フィヌーカンは42年6月27日付で中佐に昇進、ホーンチャーチ航空団の司令となった。そして、国王ジョージ5世から殊勲章(DFO)と3度目の殊勲空戦十字章（DFC）の授与を受けるため、バッキンガム宮殿に赴いたのもこの時期である。英空軍戦闘機軍団は41年以来、ビギンヒル航空団司令セイラー・マラン中佐やタングメア航空団司令ダグラス・バーダー中佐を筆頭に、若手のエースパイロットをどしどし航空団司令に抜擢してきた。

ホーンチャーチはロンドン東方にある基地で、バトル・オブ・ブリテンにおいては同基地からドーバー海峡北側を南限、テムズ川から河口を結ぶ線を北限としたホーンチャーチ・セクターの防空を担当していた。フィヌーカンが以前配属されていたNo.65sqnが展開していたマンストンは、ホーンチャーチ・セクターの最前線基地で、因縁浅からぬ場所といえるだろう。

最初に書いたように、第二次大戦中の英空軍機のマーキングには米独機のような派手さはない。しかし中佐以上はキャノピー左前方に青、赤、ライトブルーのペナントを記入するなど、通好みの渋いマーキングが多い。ホーンチャーチ航空団司令となった、フィヌーカン中佐のスピットファイアVb(シリアルBM308)も、三角形のウイングコマンダー・ペナントを記入していたが、この場合のウイングコマンダーとは「航空団司令」のことではなく、英空軍の「中佐」を意味する階級のことである。

航空団司令が中佐職ということがその由来だろうが、もちろん航空団司令以外の中佐も空軍には数多く存在している。同じように、大尉はフライトルテナント（直訳すれば編隊副官）、少佐は「スコードロンリーダー（同じく飛行隊長）」、大佐は「グループキャプテン（同群司令）」と呼ばれる。

このようにウイングコマンダー・ペナントは航空団司令を意味するものではないが、英空軍戦闘機のマーキングには、もうひとつ面白い特徴がある。航空団司令（CO）や航空管理航空将校（AOA）などの高官になると、胴体後部に記入されている部隊コードの替わりに、自分のイニシャルなど2～4文字のパーソナルコードを記入することが許されたのだ。

既述したフィヌーカンのスピットファイアVbには、「ブレンダン・フィヌーカン」を意味する「BF」のコードが記入されていた。10月号でセイラー・マランについて紹介した際、ビギンヒル航空団司令当時のパーソ



B.フィヌーカンは、1942年7月15日の出撃でラジエーターに被弾、ドーバー海峡に不時着水するが、そのまま帰らぬ人となった。

ナルコードが「AGM」だということは紹介した。

ついでに著名な航空団司令のパーソナルコードを紹介しておくと、タングメア航空団司令ダグラス・バーダー中佐（最終撃墜数22.5機）が「DB」、ケンリー航空団司令ジェイムズ E.ジョンソン中佐（最終撃墜数38機）が「JEJ」、ダックスフォード航空団のロバート S.タック中佐（最終撃墜数29機）が「RST」、第244航空団司令イアン R.グリード中佐（最終撃墜数14.5機）が「IRG」などがある。また、既述のサンディ・ジョンストンが大佐時代に乗っていたスピットファイアは、本名のA.V.R.ジョンストンを意味する「AVRJ」という、長いパーソナルコードを記入していた。

対空機関砲に被弾して戦死

21歳8ヵ月と、英空軍史上最年少で中佐に昇進したフィヌーカンは、デスクワークのかたわら、愛機“ブライングシャムロック”を駆って英仏海峡を渡った。しかし、撃墜数は32機以上は延びず、運命の日、42年7月15日を迎えることになる。フィヌーカンは15日朝、既述のキース・トラスコット大尉およびディック・ルイス中尉を率いてフランス沿岸の掃射（ファイタースウィープ）に向かった。3機はフランス沿岸のル・トゥーケ付近で、ドイツ軍の対空機関砲を発見した。

フィヌーカンの編隊はこの機関砲を目標に掃射を行なったが、ふたりのドイツ兵は照準することもなく、半狂乱に機関砲を射ち上げてきた。このうちの1発が、偶然にもフィヌーカン機に命中した。左主翼下にあるラジエーターを射ち抜かれたため、水蒸気が噴きだし、過熱したエンジンが悲鳴を上げた。

低高度で被弾、しかもオーバーヒートしたエンジンが止まったため、フィヌーカンには高度を稼いでベイルアウトするチャンスはなくなった。残された道は不時着水のみで、スピットファイアは波高い英仏海峡に激しく衝突、あっという間に海面から姿を消した。

残された僚機2機は救難部隊へ連絡したうえで、不時着水した付近を旋回しながら、司令が機外へ脱出して浮き上がってくるのを待った。しかし、ふたりは何の痕跡も発見できず、失意のうちに基地へ戻った。フィヌーカンは行方不明に指定されたものの、捕虜というかたちであっても生き残ることはできず、その後、戦死と認定されている。

32機撃墜というトップクラスのエースであり、しかも史上最年少の航空団司令となったパディ・フィヌーカンは、ついに22歳の誕生日を迎えることなく英仏海峡に消えた。天才パイロットのあまりにもあっけない最期であった。

生前、中佐は空戦について語っている。「出撃前には胃が締め付けられるような気がするが、コクピットに座るまでのことだ。いざ実戦となれば、興奮と精神的緊張によって感覚は極度に研ぎ澄まされ、思考力、運動能力とも最高値になる」。「空戦のコツは簡単に修得でき、前方と後方をたえず監視する技術も身に付く。空戦で最も重要なことは、いち早く敵を発見することで、それが無理なら、敵が優位な位置に立つ前に発見することだ。さもなければ、二度とチャンスは巡ってこない」。

いかにもフィヌーカンらしい言葉だが、敵機の発見が遅れたわけではなく、また敵機に優位を取らせたわけでもなく、いわば流れ弾のような対空砲火によって撃墜されたというのも運命の皮肉だろう。しかも、エンジンや燃料タンクに命中して空中爆発したのならあきらめもつくが、被弾箇所はラジエーターであった。また、海中に没する愛機に閉じ込められての水死というのも、戦闘機乗りらしくない死に方だ。

しかし、殺し合いの場に身を投じた戦士に、死に方を選ぶ自由はない。華々しく空戦で散るのも、流れ弾に当たって死ぬのも同じ「死」である。いまさら戦争の悲劇を説く気はないが、このフィヌーカンの短い一生が語りかけるものは、彼が説く空戦の極意よりはるかに重みがある。

最後になったが、フィヌーカンゆかりの基地や部隊の近況を紹介しておこう。ホーンチャーチやNo.452/602sqnは今はなく、マンストンはドーバー海峡に近いという立地条件から、ウエストランド・シーキング救難ヘリの基地として細々と活動を続けている。また、No.65sqnも表面上は英空軍の組織図から消えており、リンカーンシャー州コニングスビー基地に展開するトーネードF.3戦闘機の運用転換部隊（OCU）、No.229OCUのシャドー・スコードロンにその名を留めている。シャドー・スコードロン（影の飛行隊）というのは、有事に訓練部隊が現役復帰する際の飛行隊名で、できることなら使われてほしくない部隊名である。